Quatre-vingt-cinquième année. — N° 69. Le Numéro : 35 francs. Samedi 21 Mars 1953.

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

LOIS ET DÉCRETS

ARRÊTÉS, CIRCULAIRES, AVIS, COMMUNICATIONS, INFORMATIONS ET ANNONCES

ABONNEMENTS	LOIS ET DÉCRETS			Débats de l'Assemblée nationale	Débats du Conseil de la République	Débats de l'Assemblée de l'Union française	Avis et Rapports du Conseil économique	ÉDITION COMPLÈTE		
Compte Chèque postal : 9063.13, Paris	UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS	UN AN	UN AN	UN AN	UN AN	UN AN	SIX MOIS	TROIS MOIS
	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS	FRANCS
Métropole et France d'outre-mer .	3.450	1.800	950	800	600	400	250	5.000	2.800	1.600
Etranger	6.600	3.400	1.750	2.100	1.600	800	450	12.500	6.550	3.500

L'Edition des LOIS ET DÉCRETS comprend : les textes des lois, décrets, arrêtés, circulaires, avis, communications, informations et les annonces. Les tables mensuelles et annuelles sont délivrées gratuitement aux abonnés d'un an.

L'Edition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE comprend le compte rendu *in extenso* des séances de l'Assemblée nationale, les questions écrites et les réponses des ministres à ces questions, et la table annuelle.

L'Edition des DÉBATS DU CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE comprend le compte rendu *in extenso* des séances du Conseil de la République, les questions écrites et les réponses des ministres à ces questions, et la table annuelle.

L'Edition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE DE L'UNION FRANÇAISE comprend le compte rendu *in extenso* des séances de l'Assemblée de l'Union française et la table annuelle.

L'Edition des AVIS ET RAPPORTS DU CONSEIL ÉCONOMIQUE comprend les avis et rapports du Conseil économique et la table annuelle.

L'Edition COMPLÈTE comprend : outre l'Édition des Lois et Décrets et les Éditions des Débats de l'Assemblée nationale, du Conseil de la République et de l'Assemblée de l'Union française, les Avis et Rapports du Conseil économique, les Documents parlementaires et administratifs publiés en annexes. Toutes les Tables mensuelles et annuelles sont délivrées gratuitement aux abonnés d'un an.

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

SOMMAIRE

LOIS

Loi n° 53-225 du 20 mars 1953 relative à la commémoration de l'armistice du 8 mai 1945 (p. 2698).

DECRETS, ARRETES ET CIRCULAIRES

Ministère des relations avec les Etats associés.

Décret du 18 mars 1953 portant nomination d'un greffier en chef du cadre de l'Indochine (p. 2699).

Ministère de la justice.

Décret du 17 mars 1953 rapportant les dispositions d'un précédent décret et portant nomination d'un adel (p. 2699).

Décrets du 17 mars 1953 portant nomination d'un notaire et d'avoués en Algérie (p. 2699).

Décret du 18 mars 1953 portant nomination d'un notaire à la Réunion (p. 2699).

Arrêtés portant maintien dans la position hors cadre et admissions à la retraite (administration pénitentiaire et conseil d'Etat) (p. 2699).

Extrait des minutes du greffe de la cour de cassation (affaire Lipari) (p. 2699).

Ministère des affaires étrangères.

Décret n° 53-226 du 21 février 1953 portant publication de la convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres le 10 juin 1948 (p. 2700).

Ministère de la défense nationale et des forces armées

Arrêté du 12 mars 1953 relatif au remboursement des frais de scolarité par les répondants des apprentis mécaniciens radiés dans certaines conditions des contrôles de l'école de Rochefort (p. 2752).

Tableau d'avancement des sous-officiers de l'armée active de l'air pour l'année 1953 (p. 2753).

Ministères des finances, du budget et des affaires économiques.

Décret n° 53-227 du 18 mars 1953 modifiant le décret n° 48-1763 du 19 novembre 1948 relatif aux commissions consultatives des marchés (p. 2762).

Décret n° 53-228 du 18 mars 1953 modifiant les dispositions de l'article 5 du décret n° 52-256 du 5 mars 1952 remplaçant et complétant différentes dispositions du décret n° 1082 du 6 avril 1942 relatif aux marchés passés au nom de l'Etat (p. 2762).

Décret n° 53-229 du 20 mars 1953 relatif au prix d'achat des alcools viniques de prestation pour la campagne 1951-1952 (p. 2763).

Décret du 20 mars 1953 portant nomination du directeur général chargé de la direction des opérations financières de la caisse autonome d'amortissement et conférant l'honorariat (p. 2763).

Arrêté du 10 mars 1953 portant remise de débet (p. 2763).

Arrêté du 17 mars 1953 fixant le nombre des agents de change près la bourse de Marseille (p. 2763).

Arrêté du 20 mars 1953 portant création d'une commission spéciale de codification des textes législatifs et réglementaires concernant le crédit (p. 2763).

Arrêté du 20 mars 1953 portant assainissement du marché du rhum (p. 2763).

Arrêté portant nomination d'un membre de la section des transports et communications de la commission de vérification des comptes des entreprises publiques (p. 2764).

Arrêté mettant fin aux fonctions d'un administrateur provisoire (p. 2764).

Arrêté portant nomination de membres du comité national de la productivité (p. 2764).

Ministère de l'éducation nationale.

Arrêté du 27 février 1953 fixant les conditions d'intégration des personnels relevant de la direction des musées de France dans les emplois créés par application de la loi du 3 avril 1950 (p. 2764).

Arrêté du 6 mars 1953 fixant le budget additionnel de la Réunion des bibliothèques nationales de Paris pour l'exercice 1952 (p. 2764).

Arrêté du 13 mars 1953 autorisant la ville de Rouen à allouer une indemnité au directeur des musées Le Secq-des-Tournelles et d'art normand de la ville de Rouen (p. 2764).

Liste des sites classés au cours de l'année 1952 (p. 2765).

(3 f.)

ENSEIGNEMENT TECHNIQUE, JEUNESSE ET SPORTS

Arrêté du 4 mars 1953 portant délégation de signature (p. 2765).

Arrêté du 10 mars 1953 portant transfert d'un centre d'apprentissage (p. 2765).

Arrêté du 10 mars 1953 portant reconnaissance par la direction de l'enseignement technique d'une section professionnelle commerciale (p. 2765).

Ministère des travaux publics, des transports et du tourisme.

Décret n° 53-230 du 11 mars 1953 fixant la composition et les attributions du conseil général des ponts et chaussées (p. 2765).

Ministère du commerce.

Arrêtés du 2 mars 1953 portant délégations de signature (p. 2766).

Arrêté portant homologation des modifications apportées au règlement type professionnel des magasins généraux (rectificatif) (p. 2766).

Ministère de l'agriculture.

Décret du 18 mars 1953 portant affectation au ministère de l'agriculture et au ministère du budget d'une partie du quartier Bercheny, à Commercy (Meuse) (p. 2766).

Ministère de la France d'outre-mer.

Arrêtés portant titularisations, mise en position de mission, admissions à la retraite, rapportant les dispositions d'un précédent arrêté et rectificatif:

Administration générale (p. 2766).

Enseignement (p. 2766).

Infirmières et sages-femmes (p. 2766).

Institut français d'Afrique noire (p. 2766).

Ministère du travail et de la sécurité sociale.

Arrêtés des 13 et 17 mars 1953 portant approbation des statuts et fusion de sociétés mutualistes (p. 2767).

Arrêtés des 14 et 17 mars 1953 portant autorisation de fonctionnement et approbation du règlement de caisses de retraites (p. 2767).

Arrêté fixant le barème des cotisations prévu aux articles 2 et 3 de l'arrêté du 16 février 1948 pour les industries du bois (rectificatif) (p. 2767).

Ministère de la reconstruction et de l'urbanisme.

Arrêté portant nomination (administration centrale) (p. 2768).

Ministère de la santé publique et de la population.

Décret du 18 mars 1953 autorisant le bureau de bienfaisance de Mont-Notre-Dame à accepter un legs à titre définitif (p. 2767).

Arrêté du 14 mars 1953 portant addition au Codex 1949 (p. 2767).

INFORMATIONS PARLEMENTAIRES

Assemblée nationale. — Ordre du jour. — Liste des projets, propositions ou rapports mis en distribution. — Réunions de commissions des 18 et 20 mars 1953 (p. 2768).

Conseil de la République. — Ordre du jour. — Convocations de commissions (p. 2769).

INFORMATIONS RELATIVES A L'ASSEMBLEE DE L'UNION FRANÇAISE

Ordre du jour. — Réunions de commissions du vendredi 20 mars 1953. — Convocations de commissions (p. 2770).

INFORMATIONS RELATIVES AU CONSEIL ECONOMIQUE

Convocations de commissions (p. 2771).

AVIS, COMMUNICATIONS ET INFORMATIONS

MINISTÈRES DES FINANCES, DU BUDGET ET DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES

Avis aux importateurs de bananes originaires et en provenance des Canaries (p. 2772).

MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE

ENSEIGNEMENT TECHNIQUE, JEUNESSE ET SPORTS

Avis de concours pour le recrutement de professeurs techniques adjoints d'enseignement ménager des écoles nationales professionnelles et collèges techniques (p. 2772).

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

Avis de concours pour l'emploi d'agent de contrôle des établissements de pêche maritimes (p. 2772).

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE

Avis aux importateurs de bananes originaires et en provenance des Canaries (p. 2772).

Annonces (p. 2773).

DEBATS PARLEMENTAIRES

(PUBLICATIONS SPÉCIALES VENDUES SÉPARÉMENT)

N° 32 A. N.

Assemblée nationale. — Compte rendu *in extenso* des débats du vendredi 20 mars 1953. — Questions écrites. — Réponses des ministres aux questions écrites (p. 2057).

LOIS

LOI n° 53-225 du 20 mars 1953 relative à la commémoration de l'armistice du 8 mai 1945 (1).

L'Assemblée nationale et le Conseil de la République ont délibéré,

L'Assemblée nationale a adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit:

Art. 1er. — La République française célèbre annuellement la commémoration de l'armistice du 8 mai 1945.

Art. 2. — Le 8 mai sera jour férié.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 20 mars 1953.

VINCENT AURIOL.

Par le Président de la République:

Le président du conseil des ministres,

RENÉ MAYER.

Le ministre du travail et de la sécurité sociale,

PAUL BACON.

Le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre,

HENRI BERGASSE.

---

(1) Loi n° 53-225. TRAVAUX PRÉPARATOIRES (1)

Assemblée nationale :

Proposition de résolution (n° 1726) ;

Rapport de M. Ribère au nom de la commission de l'intérieur (n° 2213) ;

Adoption sans débat le 11 février 1952.

Conseil de la République :

Transmission (n° 72, année 1952) ;

Rapport de M. Zussy au nom de la commission de l'intérieur (n° 220, année 1952) ;

Avis de la commission du travail (n° 230, année 1952) ;

Discussion et adoption de l'avis le 27 mai 1952.

Assemblée nationale :

Avis du Conseil de la République (n° 3500) ;

Rapport de M. Ribère au nom de la commission de l'intérieur (n° 4047) ;

Adoption le 13 mars 1953.

DÉCRETS, ARRÊTÉS ET CIRCULAIRES

MINISTERE DES RELATIONS AVEC LES ETATS ASSOCIES

Décret du 18 mars 1953 portant nomination d'un greffier en chef du cadre de l'Indochine.

Par décret en date du 18 mars 1953, M. Wolf (Marcel), greffier en chef de justice de paix à compétence étendue, est nommé greffier en chef du tribunal de Phnom-Penh, en remplacement de M. Guerre, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

MINISTERE DE LA JUSTICE

Décret du 17 mars 1953 rapportant les dispositions d'un précédent décret et portant nomination d'un adel.

Par décret du 17 mars 1953, sont rapportées les dispositions du décret susvisé du 27 janvier 1953 portant nomination de M. Zaaboub Ahmed, en qualité d'adel à la mahakma de Philippeville.

M. Zaaboub Ahmed, titulaire du diplôme d'études des médersas, est nommé adel et affecté en cette qualité à la mahakma de Saint-Arnaud, en remplacement de M. Mekideche, qui a été promu bachadel à Châteaudun-du-Rhumel.

Décret du 17 mars 1953 nommant un notaire en Algérie.

Par décret en date du 17 mars 1953, M. Emsellem (Albert) est nommé notaire à Collo (département de Constantine), en remplacement de M. Gréau (Alexis), nommé à d'autres fonctions.

Décret du 17 mars 1953 portant nominations d'avoués en Algérie.

Par décret en date du 17 mars 1953, sont nommés:

M. Fabre (Joseph-Alexandre-Charles), avoué près le tribunal de première instance de Bône (département de Constantine), en remplacement de M. Nataf (Marcel), nommé à d'autres fonctions.

M. Truxillo (Roger-Auguste), avoué près le tribunal de première instance de Bougie (département de Constantine), en remplacement de M. Utheza (André), nommé à d'autres fonctions.

Décret du 18 mars 1953 portant nomination d'un notaire à la Réunion.

Par décret en date du 18 mars 1953, M. Dambreville (Narcisse-Henri-Léonien), est nommé notaire à la résidence de Saint-Louis (la Réunion), en remplacement de M. Techer (Henri), décédé.

Administration pénitentiaire.

Par arrêté du 17 mars 1953:

Sont admis, sur leur demande, à faire valoir leurs droits à une pension de retraite:

A compter du 1er avril 1953.

M. Bastien (Louis-Adrien), surveillant chef (hors classe) à la maison d'arrêt de Reims (application des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, du code des pensions de retraite).

Mme Bastien, née Gromaire (Alice), surveillante de petit effectif (1re classe) à la maison d'arrêt de Reims (application des dispositions de l'article 6, paragraphe 3, du code des pensions de retraite).

A compter du 5 avril 1953: M. Morlier (Désiré-Florian-Joseph-Jérémie), surveillant chef (hors classe) au centre pénitentiaire Ney, à Toul (application des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, du code des pensions de retraite).

A compter du 15 avril 1953: M. Ribes (Isidore-Joseph-Michel), surveillant chef (hors classe) à la maison de correction de Blois (application des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, du code des pensions de retraite).

A compter du 15 avril 1953: M. Olivier (Lucien-Henri), surveillant (1re classe) aux prisons de Fresnes (application des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, du code des pensions de retraite).

A compter du 16 avril 1953: M. Thoreux (Raphaël-François-Marie), surveillant chef (hors classe) à la maison d'arrêt du Mans (application des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, du code des pensions de retraite).

A compter du 20 avril 1953: M. Huet (Charles-Victor), surveillant (1re classe) à la maison d'arrêt du Mans (application des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, du code des pensions de retraite).

A compter du 28 avril 1953: M. Miot (Maurice-Alexandre-Eugène), surveillant (1re classe) à la maison d'arrêt de Niort (application des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, du code des pensions de retraite).

A compter du 30 avril 1953: M. Nicolaï (Antoine-Toussaint), surveillant (1re classe) à la maison centrale de Nîmes (application des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, du code des pensions de retraite).

Sont admis, d'office, à faire valoir leurs droits à une pension de retraite:

A compter du 14 avril 1953: M. Bruchet (Pierre), sous-chef d'atelier (1re classe), en fonction à l'institution publique d'éducation surveillée de Saint-Maurice à Lamotte-Beuvron (application des dispositions de l'article 4, paragraphe 1er, du code des pensions de retraite).

A compter du 15 avril 1953: Mme Ribes, née Camus (Thérèse), surveillante de petit effectif (1re classe) à la maison de correction de Blois (application des dispositions de l'article 6, paragraphe 3, du code des pensions de retraite).

A compter du 16 avril 1953: Mme Thoreux, née Bodin (Marie), surveillante de petit effectif (1re classe) à la maison d'arrêt du Mans (application des dispositions de l'article 6, paragraphe 3, du code des pensions de retraite).

Est nommé, sur sa demande, en la même qualité à compter du 1er avril 1953:

Aux prisons de Fresnes: M. Capy (Auguste), surveillant chef adjoint (2e classe) à la maison d'arrêt de la Santé.

Est nommé, par nécessité de service, en la même qualité:

Au pénitentier agricole de Casabianda: M. Rey (Ulysse), surveillant (2e classe) à la maison d'arrêt de Marseille-Baumettes.

Est nommé, sur sa demande, en la même qualité:

A la maison centrale de Poissy: M. Rivas (Marcel), surveillant (2e classe), à la maison de correction de Lyon.

Conseil d'Etat.

Par arrêté du 18 mars 1953, M. Roger Grégoire, maître des requêtes au conseil d'Etat, est maintenu dans la position hors cadre pour une période complémentaire de trois ans, à dater du 12 octobre 1952, pour continuer d'exercer les fonctions de directeur de la fonction publique.

Cour de cassation.

AFFAIRE LIPARI (MARIE-ROSE)

Extrait des minutes du greffe de la cour de cassation.

Au nom du peuple français,

La cour de cassation a rendu l'arrêt suivant:

Sur le réquisitoire de M. le procureur général près la cour de cassation, d'ordre de M. le garde des sceaux, ministre de la justice, tendant à casser et annuler le jugement rendu le 27 avril 1950 par le tribunal correctionnel de Sfax dans l'affaire Lipari (Marie-Rose),

La cour,

Attendu que, par jugement réputé contradictoire du tribunal correctionnel de Sfax, en date du 27 avril 1950, devenu définitif, à la suite de la signification faite à personne le 1er juin suivant, la nommée Lipari (Marie-Rose), épouse Incardona, a été condamnée par application des décrets beylicaux des 13 avril 1898, 26 juin 1916 et 11 juin 1940, à 6.000 F d'amende, pour défaut de carte d'identité d'étranger;

Attendu que, postérieurement au jugement précité, il a été établi que la susnommée, née à Palerme (Italie), le 12 août 1910, avait souscrit antérieurement à son mariage avec le sieur Incardona (Roch), citoyen français, célébré à Sfax le 13 décembre 1933, une déclaration en vue d'acquérir la nationalité française de ce dernier, et qu'elle avait acquis ladite nationalité par application de l'article 8 de la loi du 10 août 1927 alors en vigueur; que cette circonstance résulte des documents produits et notamment d'une lettre du secrétaire d'Etat à la santé publique et à la population, en date du 14 avril 1951 et d'un certificat de nationalité délivré par le juge de paix de Sfax le 14 novembre 1950;

Attendu que la découverte de la véritable nationalité de Lipari (Marie-Rose), épouse Incardona, constitue un fait nouveau inconnu des premiers juges d'où il résulte què c'est à tort que la susnommée a été considérée comme étant de nationalité italienne et condamnée comme telle pour défaut de carte d'identité d'étranger; que le jugement déféré à la cour doit donc être annulé;

Et attendu que la cassation à intervenir ne devant rien laisser subsister à la charge de la nommée Lipari (Marie-Rose) qui puisse être qualifié crime ou délit, aucun renvoi ne doit être prononcé;

Par ces motifs:

Casse et annule le jugement du tribunal correctionnel de Sfax du 27 avril 1950, qui a condamné Lipari (Marie-Rose), épouse Incardona, à 6.000 F d'amende pour défaut de carte d'identité d'étranger;

Dit qu'il n'y a lieu à renvoi;

Ordonne la publication et l'affichage du présent arrêt, conformément aux prescriptions de l'article 446 du code d'instruction criminelle;

Ordonne que le présent arrêt sera imprimé, qu'il sera transcrit sur les registres du greffe du tribunal correctionnel de Sfax et que mention sera faite en marge ou à la suite du jugement annulé.

Ainsi jugé et prononcé par la cour de cassation, chambre criminelle, en son audience publique du trois février mil neuf cent cinquante-trois.

MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES

Décret n° 53-226 du 21 février 1953 portant publication de la convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres le 10 juin 1948.

Le Président de la République,

Vu l'article 31 de la Constitution,

Sur la proposition du président du conseil des ministres et du ministre des affaires étrangères,

Décrète:

Art. 1er. — Une convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer ayant été signée à Londres le 10 juin 1948 et les instruments de ratification sur cet acte ayant été déposés à Londres le 8 février 1950, cette convention sera publiée au *Journal officiel*.

ACTE FINAL

de la Conférence internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1948.

Sur l'invitation du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, une Conférence s'est tenue à Londres du 23 avril 1948 au 10 juin 1948, en vue d'établir une Convention destinée à remplacer la Convention internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, signée à Londres le 31 mai 1929.

Désireux de promouvoir la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, par l'établissement, d'un commun accord, de principes uniformes et de règles conçues à cet effet, les Gouvernements des pays suivants ont été représentés par des Délégations à la Conférence:

La République de l'Argentine.
Le Commonwealth d'Australie;
La Belgique.
La République des Etats-Unis du Brésil.
Le Canada.
La République du Chili.
La République de Chine.
Le Danemark.
L'Egypte.
La République de Finlande.
La République française.
La Grèce.
La République d'Islande.
L'Inde.
L'Irlande.
La République d'Italie.
Les Pays-Bas.
La Nouvelle-Zélande.
La Norvège.
Le Pakistan.
La République de Panama.
La République des Philippines.
La République de Pologne.
La République du Portugal.
La Suède.
L'Union Sud-Africaine.
L'Union des Républiques Soviétiques socialistes.
Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.
Les Etats-Unis d'Amérique.
La République Fédérative Populaire de Yougoslavie.

Etaient représentés par des observateurs, les Gouvernements des Pays suivants:

Ceylan.
Le Mexique.
La Roumanie.
La Turquie.

Etaient également représentées par des observateurs à cette Conférence les Organisations suivantes:

(a) *Organisations Intergouvernementales.*
Nations Unies.
Organisation Internationale de l'Aviation Civile.
Bureau International du Travail.
Organisation Internationale Météorologique.
Union Internationale de Télécommunications.
Organisation Mondiale de la Santé (Commission Intérimaire).

(b) *Organisation Non-Gouvernementale.*
Bureau Hydrographique International.

The Right Honourable Sir John Anderson, Président de la Délégation du Royaume-Uni, a été nommé Président de la Conférence. Mr. R. S. F. Edwards en a été nommé Secrétaire Général.

Pour l'accomplissement de ses travaux, la Conférence a constitué les Commissions suivantes, présidées comme suit:

Commission des Chefs de Délégation: the Right Honourable Sir John Anderson (Royaume-Uni).
Commission de Vérification des Pouvoirs: le Lieutenant Général de Port Giulio Ingianni (Italie).
Commission de la Construction: Mr. K. Hj. Sjöholm (Suède).
Commission des Engins de Sauvetage: Mr. Ove Nielsen (Danemark).
Commission de la Radio: Commodore E. M. Webster (Etats-Unis d'Amérique).
Commission de la Sécurité de la Navigation: Mr. G. Anduze-Faris (France).
Commission des Dispositions Générales: Mr. N. A. Guttery (Royaume-Uni).
Comité de Rédaction: Mr. N. A. Guttery (Royaume-Uni).

La Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1929, a été mise à la disposition de la Conférence et utilisée comme base de discussion.

A la suite de ces délibérations, comme en témoignent les comptes rendus et rapports des diverses Commissions, ainsi que ceux des Séances Plénières, la Conférence a élaboré et soumis à la signature et à l'acceptation une Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948, destinée à remplacer la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1929. La Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948, figure en annexe (annexe A) au présent Acte Final.

Les Membres de la Conférence avaient également sous les yeux et ont pris comme base de leurs discussions l'actuel Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer. La Conférence a estimé désirable de reviser ce règlement et elle a, en conséquence, approuvé les Règles Internationales pour prévenir les abordages en mer, 1948, mais a décidé de ne pas annexer ces Règles revisées à la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948.

La Conférence invite le Gouvernement du Royaume-Uni à communiquer les Règles Internationales pour Prévenir les Abordages en Mer, 1948, aux autres Gouvernements qui ont accepté l'actuel Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer, et invite également le Gouvernement du Royaume-Uni à fixer, lorsqu'un accord équivalent à une unanimité aura été obtenu en faveur de l'acceptation des Règles Internationales pour Prévenir les Abordages en Mer, 1948, à fixer la date à partir de laquelle les Règles Internationales pour Prévenir les Abordages en Mer, 1948, doivent être appliquées par les Gouvernements qui auront décidé de les accepter. La Conférence prie le Gouvernement du Royaume-Uni de donner aux Gouvernements de tous les Etats un préavis minimum d'une année à compter de cette date.

Le texte des Règles Internationales pour Prévenir les Abordages en Mer, 1948, est attaché en annexe B au présent Acte Final.

En outre, la Conférence a adopté les *Résolutions* (figurant à l'Annexe C du présent Acte Final) relatives à:

1. Le transport, à bord d'un navire, d'un nombre de passagers supérieur à celui autorisé par la Convention.
2. L'Espagne.

La Conférence a également adopté les *Recommandations* (figurant à l'Annexe D du présent Acte Final) relatives à:

1. Dénonciation de la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1929.
2. Application spéciale des Normes de la Convention.
3. Amendements apportés aux Dispositions de la Convention relatives à la Construction.

4. Normes des cloisonnements étanches sur les navires à passagers.
5. Stabilité du navire intact.
6. Ouvertures dans les cloisons et le bordé extérieur.
7. Panneaux d'écoutille métalliques.
8. Raccords des lances d'incendie.
9. Signal d'alarme en cas de cyclone.
10. Fréquences.
11. Ecoute des appels de détresse, etc.
12. Utilisation dans les installations radiotéléphoniques des fréquences de détresse et des classes d'émission de la radiotélégraphie.
13. Appareil sondeur à écho.
14. Feux côtiers.
15. Transmission des messages météorologiques.
16. Equipages.
17. Radiogoniomètre sur fréquence moyenne et radiophares.
18. Aides radioélectriques à la navigation.
19. Navigation à bord des navires munis d'un appareil radar, etc.
20. Radar.
21. Uniformisation du balisage.
22. Transport de marchandises dangereuses.
23. Coordination des mesures de Sécurité en Mer et dans les Airs.

En foi de quoi, les représentants des divers pays ont apposé leur signature au bas du présent Acte Final.

Fait à Londres ce dixième jour de juin, 1948, en un seul exemplaire rédigé en français et en anglais, chacun de ces textes faisant également foi. Les originaux seront d'abord confiés au Gouvernement du Royaume-Uni. Lorsque l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale assumera les fonctions qui lui sont assignées en vertu de la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948, le Gouvernement du Royaume-Uni remettra ces textes à l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale.

Le Gouvernement du Royaume-Uni transmettra des copies certifiées conformes du présent Acte Final à chacun des Gouvernements invités à envoyer des représentants ou observateurs à la Conférence.

JOHN ANDERSON, *President.*

ROBERT S. F. EDWARDS, *Secretary-General.*

Pour le Gouvernement de la République Argentine:

A. J. ODDERA.
JUAN EUGENIO PEFFABET.
J. MARTINEZ-VIVOT.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement du Commonwealth d'Australie:

NORMAN G. ROSKRUGE.
SYDNEY POLLOCK.
A. H. MOATE.
HARTWELL J. M. PHŒNIX.

Pour le Gouvernement belge:

G. BERTRAND.
(Subject to acceptance.)
F. VAN GOOL.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement des Etats-Unis du Brésil:

GUSTAVO GOULART.
ANTONIO ALVES CAMARA.
PAULO NOGUEIRA PENIDO.
J. C. REGO MONTEIRO.

Pour le Gouvernement du Canada:

JULES LEGER.
H. V. ANDERSON.
JOHN W. KERR.
A. A. YOUNG.
LAURENCE E. COFFEY.
D. I. MOORE, Lieut., R. C. N.

Pour le Gouvernement du Chili:

K. OLSEN.

Pour le Gouvernement de la République de Chine:

T. H. CHENG.
T. T. CHEN.
WANG SHIH-CHUAN.
SHI-CHONG CHU.

Pour le Gouvernement du Danemark:

OVE NIELSEN.
AAGE H. LARSEN.
A. POULSEN.
A. BACHE.
T. C. CHRISTENSEN.
TH. PETERSEN.
J. KASTRUP OLSEN.
HARRY EM RASMUSSEN.

Pour le Gouvernement de l'Egypte:

C. C. FANOUS.

Pour le Gouvernement de la République de Finlande:

WILLIAM SÖDERMAN.

Pour le Gouvernement de la République française:

G. ANDUZE-FARIS.
R. COURAU.
J. ROULLIER.
J. FOULON.
J. PÉRÉ.
V. ALBIACH.
J. PINCZON.
FRICKER.
M. BEILVAIRE.
A. DE TALAËR.
R. ROSSIGNEUX.
M. STELLMAN.
F. LOISEL.

Pour le Gouvernement de la Grèce:

A. BACHAS.
GEO. YANNOULATOS.
A. G. HADJISPYROU.

Pour le Gouvernement d'Islande:

STEFAN THORVARDSSON.

Pour le Gouvernement de l'Inde:

V. K. KRISHNA MENON.
M. A. MASTER.
R. S. KUMANA.
R. GONET.
S. A. T. BULLOCK.
T. B. BOSE.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de l'Irlande:

DENIS DEVLIN.
WILLIAM WALPOLE.

Pour le Gouvernement de la République italienne:

GIULIO INGIANNI.
GIANGUIDO BORDOLI.
ALBERTO CAMPAILLA.
GIORGIO CAVALLINI.
LIONELLO COZZI.
PAOLO MENGARINI.
G. SOLDA.
LEONETTO DE LEON.

Pour le Gouvernement des Pays-Bas:

P. S. VAN'T HAAFF.
D. HUDIG.
A. VAN ANROOY.
E. SMIT FZN.
G. J. BARENDSE.
T. M. PELLINKHOF.

Pour le Gouvernement de Nouvelle-Zélande:

EDWARD BROWN.
V. G. BOIVIN.
C. HARRISON GEORGE.

Pour le Gouvernement de la Norvège:

E. BRYN.
J. SCHÖNHEYDER.
JOHS E. JOHANSEN.
CHR. MEYER.
E. WETTERGREEN.

Pour le Gouvernement du Pakistan:

HABIB I. RAHIMTOOLA.
J. C. MANSELL.
V. INAYET KHAN.

Pour le Gouvernement de la République du Panama:

E. A. MORALES.
W. L. COLASSI.
R. P. VEAL.

Pour le Gouvernement des Philippines:

R. J. FERNANDEZ.
(Subject to acceptance.)
JOSÉ F. IMPERIAL.

Pour le Gouvernement de la République de Pologne:

H. BORAKOWSKI.
C. ANTKOWIAK.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de la République du Portugal:

JOAO DE DEUS RAMOS.
JOSÉ C. DA ROCHA.
RAUL ALBERTO SOARES DA COSTA.
ALFREDO DE OLIVIERA BAPTISTA.
LUIZ ARMANDO DE LOURA.

Pour le Gouvernement de la Suède:

HJALMAR SJÖHOLM.

Pour le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine:

C. G. WHITE.
D. G. MALAN.
G. A. CHETTLE.
R. GOUGH PALMER.

Pour le Gouvernement de l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes:

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni:

JOHN ANDERSON.
GILMOUR JENKINS.
N. A. GUTTERY.
W. CARTER.
L. F. HUBBARD.
DENIS O'NEILL.
WILLIAM H. COOMBS.
C. FRANKCOM.
W. H. BAILEY.
J. C. TAYLOR.
H. L. RUDD.
W. T. BUTTERWICK.
H. A. KING.
P. WADLOW.
A. H. READ.
R. B. SHEPHEARD.
G. O. WATSON.
W. J. FERGUSON.
S. A. HODGES.
H. W. A. FREESE - PENNEFATHER.
F. A. VALLAT.
P. WILKINSON.
G. DANIEL.
JAS. NICOL JARVIE.
R. C. COX.

Pour le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique:

JOSEPH F. FARLEY.
JESSE E. SAUGSTAD.
H. GERRISH SMITH.
HAROLD F. ROBINSON.
CHARLES L. BRAND.
R. O. GLOVER.
J. L. LUCKENBACH.
VITO RUSSO.
VICTOR A. WALLACE.
JOHN W. MANN.
MARTIN D. BERG.
E. M. WEBSTER.
W. F. MINNERS.
A. J. COSTIGAN.
EDWARD C. PHILLIPS.
H. T. JEWELL.
C. J. PALMER.
R. F. FARWELL.
H. C. SHEPHEARD.
W. N. KREBS.
FRANCIS H. VAN RIPER.
JAMES L. BATES.
WOLCOTT E. SPOFFORD.
HOWARD C. TOWLE.
NORMAN R. HAGEN.
MORRIS WEISBERGER.
HOYT S. HADDOCK.
R. T. MERRILL.
LAWRENCE D. BRADLEY, JR.
HENRY F. NICHOL.
L. T. JONES.
GEO. G. SHARP.

Pour le Gouvernement de Yougoslavie:

ANNEXE A

Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1948.

Les Gouvernements de la République Argentine, du Commonwealth d'Australie, de la Belgique, de la République des Etats-Unis du Brésil, du Canada, de la République du Chili, de la République de Chine, du Danemark, de l'Egypte, de la République de Finlande, de la République française, de la Grèce, de la République d'Islande, de l'Inde, de l'Irlande, de la République italienne, des Pays-Bas, de la Nouvelle-Zélande, de la Norvège, du Pakistan, de la République de Panama, de la République des Philippines, de la République de Pologne, de la République portugaise, de l'Union Sud-Africaine, de la Suède, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, des Etats-Unis d'Amérique, de l'Union des Républiques socialistes soviétiques et de la République fédérative populaire de Yougoslavie, désireux d'établir d'un commun accord des principes et des règles uniformes à l'effet de sauvegarder la vie humaine en mer,

Considérant que le meilleur moyen d'atteindre ce but est la conclusion d'une Convention destinée à remplacer la Convention de 1929 pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer;

Ont désigné les Plénipotentiaires suivants:

Le Gouvernement de la République Argentine:

Le Capitaine de vaisseau Don Alberto J. ODDERA, Attaché naval près l'Ambassade de la République Argentine à Londres.

Le Capitaine de frégate (R) Don Juan Eugenio PEFFABET, Chef de division des Services du Régime et de la Sécurité de la Navigation maritime et fluviale—Préfecture Maritime—Ministère de la Marine.

Lieutenant Ingénieur Constructeur naval Don Jorge R. MARTINEZ-VIVOT, Ministère de la Marine.

Le Gouvernement du Commonwealth d'Australie:

Le Capitaine de vaisseau Norman ROSKRUGE, Directeur par intérim de la Navigation, branche maritime, Ministère de la Navigation et des Combustibles.

M. Sydney POLLOCK, Ingénieur et Inspecteur en Chef des Navires, branche maritime, Ministère de la Navigation et des Combustibles.

Le Gouvernement belge:

Monsieur G. BERTRAND, Ingénieur en Chef, Directeur à l'Administration de la Marine.

Monsieur F. Van GOOL, Conseiller Nautique à l'administration de la Marine.

Le Gouvernement des Etats-Unis du Brésil:

Le Vice-Amiral Gustavo GOULART (R), Président du Tribunal Maritime.

Le Contre-Amiral Antonio Alves CAMARA, Directeur général du Département de l'hydrographie et de la Navigation au Ministère de la Marine.

Le Capitaine de vaisseau Paulo Nogueira PENIDO, Attaché Naval près l'Ambassade des Etats-Unis du Brésil.

Commandant J. C. Rego MONTEIRO, Constructeur naval, chef de la division technique—Arsenal à Rio de Janeiro.

Le Gouvernement du Canada:

M. Jules LEGER, Etat-Major du Haut Commissaire à Londres.

M. H. V. ANDERSON, Directeur des Services de la Marine.

Le Gouvernement du Chili:

Le Commandant Kaare OLSEN, Attaché Naval près l'Ambassade du Chili à Londres.

Le Gouvernement de la République de Chine:

Son Excellence le Dr. Tien-Hsi CHENG, Ambassadeur.

Le Gouvernement du Danemark:

M. Ove NIELSEN, Directeur des Services de la Marine Marchande, Ministère Royal du Commerce, de l'Industrie et de la Marine Marchande.

M. Aage H. LARSEN, Chef de la Section Technique, Ministère Royal du Commerce, de l'Industrie et de la Marine Marchande.

M. Arnold POULSEN, Ingénieur Civil, Conseiller technique en matière de radiotélégraphie et d'électricité, Ministère du Commerce.

M. A. BACHE, faisant fonction de Chef de Section, Ministère Royal du Commerce, de l'Industrie et de la Marine Marchande, Secrétaire de la Délégation.

M. T. C. CHISTENSEN, Armateur, membre du Comité des Armateurs Danois.

Le Capitaine Th. PETERSEN, Secrétaire du Comité des Armateurs Danois.

Le Capitaine J. Kastrup OLSEN, Président de l'Association Générale Danoise des Capitaines de la Marine Marchande.

M. H. RASMUSSEN, Secrétaire Général du Syndicat des Chauffeurs.

Le Gouvernement de l'Egypte:

M. Choukry Costandi FANOUS, Consul Général d'Egypte à Londres.

Le Gouvernement de la République de Finlande:

Le Capitaine William SODERMAN, Directeur de la Marine au Ministère de la Navigation.

Le Gouvernement de la République française:

Monsieur G. ANDUZE-FARIS, Secrétaire Général de la Marine Marchande.

Le Gouvernement de la Grèce:

Le Capitaine de vaisseau Antoine BACHAS, Ministère hellénique de la Marine Marchande, Londres.

Le Gouvernement d'Islande:

Son Excellence M. Stefan THORVARDSSON, Ministre d'Islande en Grande-Bretagne.

Le Gouvernement de l'Inde:

M. V. K. Krishna MENON, Haut Commissaire pour l'Inde dans le Royaume-Uni.

Sir Raghavan PILLAI, Chargé d'Affaires pour l'Inde à Paris.

M. M. A MASTER, Directeur Général de la Scindia Steam Navigation Company, Bombay.

M R S. MANI, Haut-Commissaire adjoint pour l'Inde dans le Royaume-Uni.

Le Capitaine S. A. T. BULLOCK, Conseiller nautique du Gouvernement de l'Inde.

Le Capitaine de Corvette T. B. BOSE, R.I.N., Ingénieur principal et Inspecteur de navire, Département de la Marine Marchande, Calcutta.

Le Gouvernement de l'Irlande:

M. Denis DELVIN, Premier Conseiller, Bureau du Haut-Commissaire de l'Irlande.

Miss Thekla J. BEERE, chef de service, Ministère de l'Industrie et du Commerce.

Le Gouvernement de la République italienne:

Lieutenant général des Capitaineries de Port Giulio INGIANNI, Ancien Directeur général de la Marine Marchande et Président du Comité italien pour la Sécurité de la Navigation.

Le Gouvernement des Pays-Bas:

M. P. S. van't HAAFF, inspecteur-général de la navigation.

M. A. J. W. van ANROOY, inspecteur de la radiotélégraphie côtière et navale.

Le Capitaine G. J. BARENDSE, ancien capitaine de la société anonyme de navigation, dite Holland-Amerika Lijn.

Le Capitaine J. F. van MUIJLWIJK, thésaurier de l'Union des capitaines et officiers de la Marine Marchande.

M. E. SMIT FZN, ingénieur, conseiller de construction navale auprès de l'inspection de la navigation.

M. D. HUDIG, armateur, ancien directeur de la Société anonyme Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij.

M. T. M. PELLINKHOF, docteur en droit, fonctionnaire du Directorat Général de la Navigation.

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande:

Le Capitaine de Corvette mécanicien Edward BROWN, chef de la Surveillance des Navires, Ministère de la Marine.

M. Victor G. BOIVIN, Sous-chef de la Surveillance des Navires, Ministère de la Marine.

Le Gouvernement de la Norvège:

Le Capitaine E. BRYN, Directeur de la Navigation, Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Navigation.

M. J. SCHONHEYDER, Ingénieur en Chef, Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Navigation.

Le Capitaine de Frégate (cadre de réserve) O. I. LOENNECHEN, Marine Royale Norvégienne et vice-président de l'Association des Armateurs de Norvège.

Le Capitaine de vaisseau, Chr. MEYER, R.N., en retraite, Ancien Directeur de l'Association des Armateurs de Norvège.

Le Capitaine E. TONNESEN, Marine marchande, et Président de l'Association Norvégienne des Capitaines de la Marine Marchande.

M. Johs. E. JOHANSEN, Secrétaire général de l'Union norvégienne des Mécaniciens de Marine.

M. E. H. OTTERSEN, Opérateur de Radiotélégraphie, Secrétaire de l'Union Norvégienne des Marins.

Le Gouvernement du Pakistan:

M. H. I. RAHIMTOOLA, Haut Commissaire pour le Pakistan à Londres.

Le Gouvernement de la République du Panama:

Señor Eusebio A. MORALES, Conseiller à la Légation du Panama à Londres.

Le Gouvernement des Philippines:

L'Honorable Ramón J. FERNANDEZ, Ministre.

Le Gouvernement de la République de Pologne:

Le Capitaine H. BORAKOWSKI, Conseiller technique de la Navigation, Ministère de la Navigation. Warszawa.

Le Capitaine Czeslaw ANTKOWIAK, Directeur de l'Agence Gdynia-America Lines à Londres.

Le Gouvernement de la République du Portugal:

Senhor Joao de Deus RAMOS, Conseiller à l'Ambassade du Portugal à Londres.

Capitaine de Frégate José C. da ROCHA, Attaché naval à l'Ambassade du Portugal à Londres.

Ingénieur principal de construction navale Raul Alberto Soares da COSTA, Marine Portugaise, Directeur de la Marine Marchande, Ministère de la Marine, Lisbonne.

Le Capitaine de corvette Alfredo de Oliveira BAPTISTA, Branche des communications au Ministère de la Marine.

Le Capitaine Luiz Armando de LOURA, Marine Marchande Portugaise.

Le Gouvernement de la Suède:

M. Karl Hjalmar SJOHOLM, Chef de division au Ministère du Commerce.

Le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine:

M. Reginald Gough PALMER, Chef de Bureau au Département des Douanes.

Le Capitaine G. A. CHETTLE, Examinateur pour les Capitaines les seconds-Capitaines, Inspecteur des navires au Département des Douanes.

Le Gouvernement de l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes;

Le Gouvernement du Royaume-Uni:

Le Très Honorable Sir John ANDERSON, Président de l'Administration du Port de Londres.

Sir Gilmour JENKINS, Secrétaire Permanent du Ministère des Transports.

M. N. A. GUTTERY, Sous-Secrétaire, Ministère des Transports.

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique:

L'Amiral Joseph F. FARLEY, Commandant de la Coast Guard des Etats-Unis d'Amérique.

M. Jesse E. SAUGSTAD, Chef de la division de la Navigation, Département d'Etat.

Le Gouvernement de Yougoslavie:

M. Luke DANCEVIC, Directeur de la Navigation à Split.

qui, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes;

Article I.

(*a*) Les Gouvernements Contractants s'engagent à donner effet aux dispositions de la présente Convention et des Règles y annexées, qui seront considérées comme partie intégrante de la présente Convention. Toute référence à la présente Convention implique en même temps une référence à ces Règles.

(*b*) Les Gouvernements Contractants s'engagent à promulguer toutes lois, tous décrets, ordres et règlements et à prendre toutes autres mesures nécessaires pour donner à la Convention son plein et entier effet, afin de garantir que, du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine, un navire est apte au service auquel il est destiné.

Article II.

Les navires auxquels s'applique la présente Convention sont les navires immatriculés dans les Pays dont le Gouvernement est un Gouvernement Contractant, et les navires immatriculés dans les territoires auxquels la présente Convention est étendue en vertu de l'Article XIII.

Article III.

Lois, Règlements, Rapports.

Les Gouvernements Contractants s'engagent à communiquer à l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale (ci-après dénommée l'Oganisation) :

(*a*) le texte des lois, décrets, ordres et règlements qui auront été promulgués sur les différentes matières qui entrent dans le champ de la présente Convention;

(*b*) tous les rapports officiels, ou résumés officiels de rapports dont ils pourraient disposer, dans la mesure où ces documents feront apparaître les résultats des dispositions de la présente Convention, et à la condition, bien entendu, que ces rapports ou résumés de rapports n'aient pas un caractère confidentiel;

(*c*) un nombre suffisant de spécimens des Certificats délivrés par eux, conformément aux dispositions de la présente Convention, en vue de les faire tenir aux Gouvernements Contractants qui les porteront à la connaissance de leurs fonctionnaires.

Article IV.

Cas de Force Majeure.

(*a*) Un navire qui n'est pas soumis, au moment de son départ pour un voyage quelconque, aux prescriptions de la présente Convention, ne doit pas être astreint à ces prescriptions en raison d'un déroutement quelconque au cours de son voyage projeté, si ce déroutement est provoqué par le mauvais temps ou par toute autre cause de force majeure.

(*b*) Les personnes qui se trouvent à bord d'un navire par raison de force majeure ou qui s'y trouvent par suite de l'obligation imposée au Capitaine de transporter soit des naufragés, soit d'autres personnes, ne doivent pas entrer en ligne de compte lorsqu'il s'agit de vérifier l'application aux navires d'une prescription quelconque de la présente Convention.

Article V.

Transport des Personnes en cas d'urgence.

(*a*) Pour assurer l'évacuation des personnes d'un territoire quelconque en vue de les soustraire à une menace à la sécurité de leur vie, un Gouvernement Contractant peut permettre le transport sur ses navires d'un nombre de personnes supérieur au nombre permis en d'autres circonstances par la présente Convention.

(*b*) Une autorisation de cette nature ne prive pas les autres Gouvernements Contractants du droit de contrôle, aux termes de la présente Convention, sur de tels navires lorsque ces navires se trouvent dans les ports desdits Gouvernements.

(*c*) Avis de toute autorisation de cette nature sera envoyé à l'Organisation par le Gouvernement qui l'a accordée en même temps qu'un rapport sur les circonstances de fait.

Article VI.

Suspension en Cas de guerre.

(*a*) Dans le cas d'une guerre, les Gouvernements Contractants qui se considèrent comme affectés par elle, soit comme belligérants, soit comme neutres, peuvent suspendre la totalité ou une partie quelconque de l'application des Règles y annexées. Le Gouvernement qui use de cette faculté doit immédiatement en donner avis à l'Organisation.

(*b*) Une telle décision ne prive les autres Gouvernements Contractants d'aucun droit de contrôle leur appartenant aux termes de la présente Convention sur les navires du Gouvernement usant de cette faculté, quand ces navires se trouvent dans leurs ports.

(*c*) Le Gouvernement qui a suspendu l'application de la totalité ou d'une partie de ces règles peut à tout moment mettre fin à cette suspension et doit immédiatement donner avis de sa décision à l'Organisation.

(*d*) L'Organisation doit notifier à tous les Gouvernements Contractants toute suspension ou fin de suspension décidée par application du présent Article.

Article VII.

Traités et Conventions Antérieurs.

(*a*) La présente Convention remplace et annule entre les Gouvernements Contractants la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer signée à Londres le 31 mai 1929.

(*b*) Tous les autres Traités, Conventions ou Accords qui concernent la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer ou les questions qui s'y rapportent et qui sont actuellement en vigueur entre les Gouvernements parties à la présente Convention, conservent leur plein et entier effet pendant la durée qui leur est assignée en ce qui concerne:

(i) Les navires auxquels la présente Convention ne s'applique pas;

(ii) Les navires auxquels la présente Convention s'applique en ce qui concerne les points ne faisant pas l'objet de prescriptions expresses dans la présente Convention;

(*c*) Au cas où, cependant, de tels Traités, Conventions ou Accords seraient en opposition avec les dispositions de la présente Convention, les dispositions de cette dernière doivent prévaloir.

(*d*) Tous les points qui ne font pas l'objet de prescriptions expresses dans la présente Convention restent soumis à la législation des Gouvernements Contractants.

Article VIII.

Règles spéciales résultant d'Accords.

Quand, en conformité avec la présente Convention, des règles spéciales établies par accords entre tous les Gouvernements Contractants, ou seulement quelques-uns d'entre eux, ces règles doivent être communiquées à l'Organisation pour être distribuées à tous les Gouvernements Contractants.

Article IX.

Amendements.

(*a*) (i) La présente Convention peut être amendée par accord unanime entre les Gouvernements Contractants.

(ii) A la demande d'un Gouvernement Contractant quel qu'il soit, une proposition d'amendement doit être communiquée par l'Organisation à tous les Gouvernements Contractants, pour examen et acceptation au titre du présent paragraphe.

(*b*) (i) Un amendement à la présente Convention peut, à tout moment, être proposé à l'Organisation par un Gouvernement Contractant. Si cette proposition est adoptée à la majorité des deux tiers par l'Assemblée de l'Organisation (ci-après dénommée l'Assemblée), sur une recommandation adoptée à la majorité des deux tiers par le Comité de la Sécurité Maritime de l'Organisation (ci-après dénommé le Comité de la Sécurité Maritime), elle doit être communiquée par l'Organisation à tous les Gouvernements Contractants en vue d'obtenir leur acceptation.

(ii) Toute recommandation de cette nature faite par le Comité de la Sécurité Maritime doit être communiquée par l'Organisation à tous les Gouvernements Contractants pour examen au moins six mois avant qu'elle ne soit examinée par l'Assemblée.

(*c*) (i) Une Conférence des Gouvernements, pour l'examen des amendements à la présente Convention proposés par l'un quelconque des Gouvernements Contractants, doit être convoquée à n'importe quel moment par l'Organisation à la demande d'un tiers des Gouvernements Contractants.

(ii) Tout amendement adopté à la majorité des deux tiers des Gouvernements Contractants par une telle Conférence doit être communiqué par l'Organisation à tous les Gouvernements Contractants en vue d'obtenir leur acceptation.

(*d*) Douze mois après la date de son acceptation par les deux tiers des Gouvernements Contractants—y compris les deux tiers des Gouvernements représentés au sein du Comité de la Sécurité Maritime—un amendement communiqué pour acceptation aux Gouvernements Contractants dans les conditions des paragraphes (*b*) ou (*c*) du présent Article, entre en vigueur pour tous les Gouvernements Contractants à l'exception de ceux qui, avant son entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'acceptent pas le dit amendement.

(*e*) L'Assemblée, par un vote à la majorité des deux tiers comprenant les deux tiers des Gouvernements représentés au sein du Comité de la Sécurité Maritime, l'accord des deux tiers des Gouvernements parties à la présente Convention étant également obtenu, ou une Conférence convoquée, aux termes du paragraphe (*c*) du présent Article, par un vote à la majorité des deux tiers, peuvent spécifier au moment de l'adoption de l'amendement que celui-ci revêt une importance telle que tout Gouvernement Contractant, faisant une déclaration aux termes du paragraphe (*d*) du présent Article, et n'acceptant pas l'amendement dans un délai de douze mois à dater de son entrée en vigueur, cessera, à l'expiration du dit délai, d'être partie à la présente Convention.

(*f*) Un amendement à la présente Convention fait par application du présent Article et ayant trait à la structure des navires n'est applicable qu'aux navires dont la quille est posée après la date d'entrée en vigueur du dit amendement.

(*g*) L'Organisation doit informer tous les Gouvernements Contractants de tous amendements qui entrent en vigueur par application du présent Article, ainsi que de la date à laquelle ils prennent effet.

(*h*) Toute acceptation ou déclaration dans le cadre du présent Article doit être notifiée par écrit à l'Organisation qui notifiera à tous les Gouvernements la réception de cette acceptation ou déclaration.

Article X.

Signature et acceptation.

(*a*) La présente Convention restera ouverte pour signature pendant un mois à compter de ce jour et restera ensuite ouverte pour acceptation. Les Gouvernements des Etats pourront devenir parties à la Convention par:

(i) la signature, sans réserve quant à l'acceptation;

(ii) la signature, sous réserve d'acceptation, suivie d'acceptation; ou

(iii) l'acceptation.

(*b*) L'acceptation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès de l'Organisation qui doit informer tous les Gouvernements ayant déjà accepté la Convention, de la réception de toute nouvelle acceptation et de la date de cette réception.

Article XI.

Entrée en vigueur.

(*a*) La présente Convention entrera en vigueur le 1er janvier 1951 à la condition que, douze mois avant cette date, au moins quinze acceptations, dont celles de sept pays possédant chacun un tonnage global d'au moins un million de tonneaux de jauge brute, aient été déposées en conformité avec les Articles X et XV

(*b*) Si 15 acceptations données par acceptation du paragraphe (*a*) du présent Article n'ont pas été déposées douze mois avant le 1er Janvier 1951, la présente Convention entrera en vigueur douze mois après la date à laquelle la dernière de ces acceptations aura été déposée. L'Organisation devra informer tous les Gouvernements qui auront signé ou accepté la présente Convention de la date à laquelle elle entrera en vigueur.

(*c*) Les acceptations déposées postérieurement à la date à laquelle la présente Convention sera entrée en vigueur prendront effet trois mois après la date de leur dépôt.

Article XII.

Dénonciation.

(*a*) La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des Gouvernements Contractants à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans, comptée à partir de la date à laquelle la Convention entre en vigueur pour ce Gouvernement.

(*b*) La dénonciation s'effectue par une notification écrite adressée à l'Organisation. Celle-ci notifiera à tous les autres Gouvernements Contractants toute dénonciation reçue et la date de sa réception.

(*c*) Une dénonciation prend effet un an après la date à laquelle la notification en aura été reçue par l'Organisation, ou à l'expiration de telle autre période plus longue spécifiée dans la notification.

Article XIII.

Territoires.

(*a*) (i) Les Nations Unies, lorsqu'elles sont responsables de l'administration d'un territoire, ou tout Gouvernement Contractant qui a la responsabilité d'assurer les relations internationales d'un territoire, peuvent à tout moment, par une notification écrite adressée à l'Organisation, déclarer que la présente Convention s'étend à un tel territoire.

(ii) L'application de la présente Convention sera étendue au territoire désigné dans la notification à partir de la date de réception de celle-ci, ou de telle autre date qui y serait indiquée.

(*b*) (i) Les Nations Unies, ou tout Gouvernement Contractant, qui ont fait une déclaration conformément au paragraphe (*a*) du présent Article, peuvent à tout moment, après l'expiration d'une pé-

riode de cinq ans à partir de la date à laquelle l'application de la Convention a été ainsi étendue à un territoire quelconque, déclarer par une notification écrite à l'Organisation que la présente Convention cessera de s'appliquer au dit territoire désigné dans la notification.

(ii) La Convention cessera de s'appliquer au Territoire désigné dans la notification au bout d'un an à partir de la date de réception de la notification par l'Organisation, ou de toute autre période plus longue qui serait fixée dans la notification.

(c) L'Organisation doit informer tous les Gouvernements Contractants de l'extension de la présente Convention à tout territoire dans le cadre du paragraphe (a) du présent article et de la cessation de la dite extension conformément aux dispositions du paragraphe (b), en spécifiant, dans chaque cas, la date à partir de laquelle la présente Convention est devenue ou a cessé d'être applicable.

Article XIV.

Enregistrement.

Dès qu'elle entrera en vigueur, la présente Convention sera déposée pour enregistrement par l'Organisation auprès du Secrétaire Général des Nations Unies.

Article XV.

Dispositions transitoires.

(a) Dans le cas où l'Organisation n'assumerait pas dans les conditions prévues par la Convention sur l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale signée à Genève le 6 mars 1948, les fonctions qui lui sont assignées par la présente Convention, ou en attendant qu'elle les assume, les dispositions suivantes seront appliquées:

(i) Toutes les fonctions qui sont assignées à l'Organisation, autres que celles prévues dans l'Article IX, seront assumées par le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (ci-après dénommé le Gouvernement du Royaume-Uni).

(ii) Des amendements à la présente Convention peuvent être proposés à tout moment par l'un des Gouvernements Contractants au Gouvernement du Royaume-Uni. Ces propositions doivent être communiquées par ce dernier aux autres Gouvernements Contractants pour examen et acceptation. Si l'un quelconque de ces amendements est accepté unanimement par les Gouvernements Contractants, la présente Convention doit être amendée en conséquence.

(iii) Une Conférence ayant pour objet la révision de la présente Convention sera convoquée par le Gouvernement du Royaume-Uni lorsque, la présente Convention étant restée en vigueur pendant cinq ans, un tiers des Gouvernements Contractants en exprimera le désir.

(iv) La présente Convention sera déposée dans les archives du Gouvernement du Royaume-Uni qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Gouvernements Signataires.

(b) Lorsque l'Organisation assumera les fonctions qui lui incombent aux termes de la présente Convention, le Gouvernement du Royaume-Uni transmettra à l'Organisation tous les documents qui auront été déposés ou reçus par le Gouvernement du Royaume-Uni aux termes de la présente Convention.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés ont apposé leurs signatures à la présente Convention.

Fait à Londres, ce dix juin 1948, en un seul exemplaire, en anglais et en français, chacun de ces textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République Argentine:
A. J. Oddera.
Juan Eugenio Peffabet.
J. Martinez-Vivot.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement du Commonwealth d'Australie:
Norman G. Roskruge.
Sydney Pollock.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement belge:
G. Bertrand.
F. van Gool.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement des Etats-Unis de Brésil:
Gustavo Goulart.
Antonio Alves Camara.
Paulo Nogueira Penido.
J. C. Rego Monteiro.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement du Canada:
J. Léger.
H. V. Anderson.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement du Chili:
K. Olsen.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de la République de Chine:
T. H. Cheng.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement du Danemark:
Ove Nielsen.
Aage H. Larsen.
A. Poulsen.
A. Bache.
T. C. Christensen.
Th. Petersen.
J. Kastrup Olsen.
Harry Em Rasmussen.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de l'Egypte:
C. C. Fanous.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de la République de Finlande:
William Söderman.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de la République française:
G. Anduze-Faris.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de la Grèce:
A. Bachas.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement d'Islande:
Stefan Thorvardsson.
(Subject to ratification.)

Pour le Gouvernement de l'Inde:
V. K. Krishna Menon.
W. A. Master.
T. B. Bose.
S. A. T. Bullock.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de l'Irlande:
Denis Devlin.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de la République italienne:
Giulio Ingianni.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement des Pays-Bas:
P. S. Van't Haaff.
A. van Anrooy.
D. Hudig.
E. Smit Fzn.
G. J. Barendse.
T. M. Pellinkhof.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de Nouvelle-Zélande:
Edward Brown.
V. G. Boivin.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de la Norvège:
E. Bryn.
J. Schönheyder.
Chr. Meyer.
Johs E. Johansen.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement du Pakistan:
Habib I. Rahimtoola.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de la République du Panama:
E. A. Morales.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement des Philippines:
R. J. Fernandez.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de la République de Pologne:
H. Borakowski.
C. Antkowiak.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de la République du Portugal:
Joao de Deus Ramos.
Jose C. da Rocha.
Raul Alberto Soares da Costa.
Alfredo de Oliviera Baptista.
Luiz Armando de Loura.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de la Suède:
Hjalmar Sjöholm.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine:
R. Gough Palmer.
G. A. Chettle.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de l'Union des Républiques Soviétiques socialistes:

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni:
John Anderson.
Gilmour Jenkins.
N. A. Guttery.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique:
Joseph F. Farley.
Jesse E. Saugstad.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de Yougoslavie:

CHAPITRE I

Dispositions générales.

PARTIE A. — APPLICATION, DÉFINITIONS, ETC.

Règle 1.

Application.

(a) Sauf disposition expresse contraire, le présent Règlement s'applique uniquement aux navires effectuant des voyages internationaux.

(b) Chacun des Chapitres définit avec plus de précision les catégories de navires auxquelles il s'applique ainsi que le champ des dispositions qui leur sont applicables.

Règle 2.

Définitions.

Pour l'application des présentes Règles, sauf disposition expresse contraire :

(*a*) L'expression « Règles » désigne les Règles auxquelles se réfère l'article I (*a*) de la présente Convention.

(*b*) L'expression « Administration » désigne le Gouvernement du pays où le navire est immatriculé.

(*c*) « Approuvé » signifie approuvé par une Administration.

(*d*) Par « voyage international » il faut comprendre un voyage entre un pays auquel s'applique la présente Convention et un port situé en dehors de ce pays, ou réciproquement; et à cet égard tout territoire des relations internationales duquel un Gouvernement contractant est chargé ou qui est placé sous l'Administration de l'Organisation des Nations-Unies est considéré comme un pays distinct.

(*e*) Un passager s'entend de toute personne autre qui :

(i) Le Capitaine et les membres de l'équipage ou autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire, et

(ii) Les enfants de moins d'un an.

(*f*) Un navire à passagers est un navire qui transporte plus de 12 passagers.

(*g*) Un navire de charge est tout navire autre qu'un navire à passagers.

(*h*) L'expression « navire-citerne » désigne un navire de charge construit pour le transport en vrac de cargaisons liquides de nature inflammable, ou adapté à cet usage.

(*i*) L'expression « navire neuf » désigne un navire dont la quille a été posée le jour de l'entrée en vigueur de la présente Convention, ou postérieurement.

(*j*) L'expression « navire existant » désigne un navire qui n'est pas un navire neuf.

(*k*) Un mille est égal à 1.852 mètres (ou 6.080 pieds).

Règle 3.

Exceptions.

(*a*) Sauf disposition expresse contraire, les présentes Règles ne s'appliquent pas :

(i) Aux navires de guerre et aux transports de troupes.

(ii) Aux navires de charge de moins de 500 tonneaux de jauge brute.

(iii) Aux navires sans moyen de propulsion mécanique.

(iv) aux navires en bois de construction primitive, tels que dhows, jonques, etc.,

(v) aux yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial,

(vi) aux navires de pêche.

(*b*) Nonobstant toutes dispositions des présentes Règles, aucune de leurs stipulations ne doit s'appliquer aux navires circulant uniquement sur les Grands Lacs de l'Amérique du Nord, et sur les eaux qui les relient entre eux, ou en sont tributaires, limitées à l'Est, par le débouché du Canal Lachine à Montréal, dans la Province de Québec, Canada.

Règle 4.

Exemptions.

(*a*) Si par suite de circonstances exceptionnelles, un navire qui normalement n'effectue pas de voyages internationaux, est amené à entreprendre un voyage international isolé, il peut être exempté par l'Administration d'une quelconque des dispositions des présentes Règles, à condition qu'il se conforme aux dispositions qui, de l'avis de l'Administration, sont suffisantes pour en assurer la sécurité au cours du voyage qu'il entreprend.

(*b*) Toute Administration doit soumettre à l'Organisation, à la date la plus rapprochée possible du 1er janvier de chaque année, un rapport indiquant le nombre de voyages de cette nature pour lesquels ont été accordées des exemptions au cours de l'année civile précédente.

Règle 5.

Equivalences.

(*a*) Lorsque, dans les présentes Règles, il est prévu que l'on doit placer ou avoir à bord une installation, un dispositif ou un appareil quelconque, ou un certain type d'installation, de dispositif, ou d'appareil, ou encore lorsqu'il est prévu qu'une disposition particulière doit être adoptée, toute Administration peut accepter en substitution toute autre installation, dispositif ou appareil, ou tout type d'installation, de dispositif ou d'appareil, ou tout autre arrangement, à la condition que cette Administration estime, à la suite d'essais appropriés, que l'installation, le dispositif ou l'appareil, ou le type d'installation, de dispositif ou d'appareil, ou la disposition substituée, a une efficacité au moins égale à celle qui est spécifiée dans les présentes Règles.

(*b*) Toute Administration qui accepte dans ces conditions la substitution d'une installation, d'un dispositif ou d'un appareil nouveau, ou d'un nouveau type d'installation, de dispositif ou d'appareil, ou d'une nouvelle disposition, doit en donner connaissance à l'Organisation et, sur demande, lui en communiquer la description détaillée en même temps qu'un rapport sur les essais effectués.

PARTIE B. — VISITES ET CERTIFICATS

Règle 6.

Inspections et visites.

L'inspection et la visite des navires, en ce qui concerne l'application des prescriptions des présentes Règles et l'octroi des exemptions pouvant être accordées, doivent être effectuées par des fonctionnaires du pays où le navire est immatriculé. Toutefois, le Gouvernement de chaque pays peut confier l'inspection et la visite de ses navires, soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par lui. Dans tous les cas, le Gouvernement intéressé se porte garant de l'intégrité et de l'efficacité de l'inspection et de la visite.

Règle 7.

Inspections initiales et subséquentes des Navires à Passagers.

(*a*) Tout navire à passagers doit être soumis aux visites définies ci-dessous :

(i) Une visite effectuée avant la mise en service du navire.

(ii) Une visite périodique effectuée tous les 12 mois.

(iii) Des visites supplémentaires, le cas échéant.

(*b*) Les visites spécifiées ci-dessus doivent être effectuées comme suit :

(i) *La visite effectuée avant la mise en service du navire* doit comprendre une inspection complète de sa structure, de ses machines, du matériel d'armement, y compris une visite à sec de la carène, ainsi qu'une visite intérieure et extérieure des chaudières. Cette visite doit être effectuée de façon à assurer que les dispositions générales, les matériaux et les échantillons de la structure, des chaudières et de leurs auxiliaires, des machines principales et auxiliaires, des installations électriques, des appareils de radio, des engins de sauvetage, des dispositifs de détection et d'extinction d'incendie, et de toute autre partie de l'armement, soient intégralement conformes aux prescriptions de la présente Convention, ainsi qu'aux dispositions de toutes lois, décrets, ordres et règlements promulgués pour l'application de cette Convention, par l'Administration, pour les navires affectés au service auquel ce navire est destiné. La visite doit également être effectuée de façon à assurer que l'état de toutes les parties du navire et de son armement soit, à tous égards, satisfaisant.

(ii) *La visite périodique* doit comprendre une inspection de la structure, des chaudières, des machines et de l'armement, y compris une visite à sec de la carène. Cette visite doit être effectuée de façon à garantir qu'en ce qui concerne la structure, les chaudières et leurs auxiliaires, les machines principales et auxiliaires, les installations électriques, les appareils de radio, les engins de sauvetage, les dispositifs de détection et d'extinction d'incendie et autres parties de l'armement, le navire est dans un état satisfaisant et approprié au service auquel il est destiné et qu'il répond aux prescriptions de la présente Convention ainsi qu'aux dispositions de toutes lois, décrets, ordres et règlements promulgués par l'Administration pour l'application de la présente Convention.

(iii) *Une visite générale*, ou partielle, selon le cas, doit être effectuée chaque fois que se produit un accident ou qu'il se révèle un défaut affectant la sécurité du navire ou l'efficacité ou l'intégrité des engins de sauvetage ou autres apparaux, ou chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes. La visite doit être effectuée de façon à garantir que les réparations ou rénovations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou rénovations et leur exécution sont, à tous points de vue, satisfaisants et que le navire répond, à tous égards, aux prescriptions de la présente Convention ainsi qu'aux dispositions des lois, décrets, ordres, et règlements promulgués par l'Administration pour l'application de la présente Convention.

(c) (i) Les lois, décrets, ordres et règlements mentionnés au paragraphe (b) doivent être tels, à tous égards, qu'au point de vue de la sauvegarde de la vie humaine, le navire soit approprié au service auquel il est destiné.

(ii) Ces lois, décrets, ordres et règlements doivent, entre autres, fixer les prescriptions à observer en ce qui concerne les essais hydrauliques avant et après la mise en service, applicables aux chaudières principales et auxiliaires, aux connexions, aux tuyaux de vapeur, aux réservoirs à haute pression, aux réservoirs à combustible liquide pour moteurs à combustion interne, y compris les épreuves de pression et les intervalles entre deux épreuves consécutives.

(d) Les chaudières principales et auxiliairess, les connections, les réservoirs et les caisses, ainsi que le tuyautage de vapeur de plus de 76 millimètres (ou 3 pouces) de diamètre intérieur doivent subir avec succès une épreuve hydraulique à l'état de neuf. Les tuyaux de vapeur de plus de 76 millimètres (ou 3 pouces) de diamètre intérieur doivent subir des épreuves hydrauliques périodiques.

Règle 8.

Visite des Engins de Sauvetage et autres parties de l'Armement des Navires de Charge.

A bord des navires de charge, les engins de sauvetage et les dispositifs d'extinction d'incendie auxquels s'appliquent les Chapitres II et III des présentes Règles doivent être soumis à une inspection avant et après la mise en service, semblable à celle prévue par les dispositions du paragraphe (a) de la Règle 7, pour les navires à passagers, sauf à remplacer 12 mois par 24 mois à l'alinéa (ii) du paragraphe (a) et au paragraphe (b) de la Règle dans la mesure où elle se rapporte aux engins de sauvetage et aux dispositifs d'extinction d'incendie. Les feux et les dispositifs portés par le navire pour l'émission de signaux sonores et de signaux de détresse doivent également être soumis à ces visites en vue de garantir qu'ils répondent absolument aux dispositions de la présente Convention et aux Règles Internationales pour la prévention des Abordages.

Règle 9.

Visites des Installations radiotélégraphiques des Navires de Charge.

A bord des navires de charge, les installations de radio auxquelles s'applique le Chapitre IV des présentes Règles doivent être soumises aux visites, avant et après la mise en service, prévues par les paragraphes (a) et (b) de la Règle 7 pour les navires à passagers, dans la mesure où cette Règle vise les installations radiotélégraphiques.

Règle 10.

Maintien des Conditions après Visite.

Après l'une quelconque des visites prévues aux Règles 7, 8 ou 9, aucun changement ne doit être apporté, sauf autorisation de l'Administration, aux dispositions de structure, aux machines, à l'armement, etc., faisant l'objet de la visite.

Règle 11.

Délivrance de Certificats.

(a) (i) Un certificat dit Certificat de Sécurité doit être délivré après inspection et visite à un navire à passagers qui satisfait d'une manière effective aux prescriptions des Chapitres II, III et IV, et à toutes autres prescriptions applicables des présentes Règles.

(ii) Un certificat dit Certificat de Sécurité de Matériel d'Armement doit être délivré, après inspection, au navire de charge qui satisfait d'une manière effective aux prescriptions applicables des Chapitres II et III, et à toutes autres prescriptions applicables des présentes Règles.

(iii) Un certificat dit Certificat de Sécurité Radiotélégraphique doit être délivré après insertion au navire de charge, muni d'une installation radiotélégraphique, qui satisfait d'une manière effective aux prescriptions du Chapitre IV et à toutes autres prescriptions applicables des présentes Règles.

(iv) Un certificat dit Certificat de Sécurité Radiotéléphonique doit être délivré, après inspection, au navire de charge, muni d'une installation radiotéléphonique, qui satisfait d'une manière effective aux prescriptions du Chapitre IV et à toutes autres prescriptions applicables des présentes Règles.

(v) Un certificat dit Certificat d'Exemption doit être délivré à tout navire auquel une exemption est accordée par un Gouvernement Contractant pour l'application et en conformité des prescriptions de l'une quelconque des présentes Règles.

(vi) Des Certificats de Sécurité, des Certificats de Sécurité Radiotélégraphique, des Certificats de Sécurité Radiotéléphonique, des Certificats de Sécurité de Matériel d'Armement, et des Certificats d'Exemption doivent être délivrés soit par le Gouvernement du pays dans lequel le navire est immatriculé, soit par toute personne ou organisme dûment autorisé par ce Gouvernement. Dans tous les cas, ce Gouvernement assume l'entière responsabilité du certificat.

(b) Nonobstant toute autre prescription de la présente Convention, tout certificat délivré par application et en conformité des prescriptions de la Convention internationale pour la sauvegarde de la Vie humaine en mer, 1929, qui est valable lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention pour l'Administration qui a délivré le certificat, restera valable jusqu'à la date de son expiration aux termes de l'Article 52 de ladite Convention de 1929.

Règle 12.

Délivrance d'un Certificat par un autre Gouvernement.

Un Gouvernement Contractant peut, à la requête de l'Administration, faire visiter un navire et, s'il estime que les exigences des présentes Règles sont satisfaites, peut délivrer à ce navire des certificats en conformité avec les présentes Règles. Tout certificat ainsi délivré doit porter une déclaration établissant qu'il a été délivré à la requête du Gouvernement du pays où le navire est immatriculé. Ce Certificat a la même valeur que le certificat délivré conformément à la Règle 11, et doit être accepté de la même façon.

Règle 13.

Durée de Validité des Certificats.

(a) Aucun certificat ne doit être délivré pour une durée de plus de douze mois, à l'exception des Certificats de Sécurité de Matériel d'Armement qui ne doivent pas être délivrés pour une durée de plus de 24 mois.

(b) Si, à la date d'expiration de son certificat, un navire ne se trouve pas dans un port du pays où il est immatriculé, la validité du certificat peut être prorogée par un fonctionnaire dûment autorisé du pays où il est immatriculé; une telle prorogation ne doit, toutefois, être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage de retour au pays dans lequel il est immatriculé, et seulement dans le cas où cette mesure apparaîtra comme opportune et raisonnable.

(c) Aucun certificat ne doit être ainsi prorogé pour une période de plus de cinq mois, et un navire auquel cette prorogation aura été accordée ne sera pas en droit, en vertu de cette prorogation, à son retour dans le pays dans lequel il est immatriculé, de quitter à nouveau ce pays sans avoir obtenu un nouveau certificat.

(d) Un certificat qui n'a pas été prorogé conformément aux dispositions précédentes de la présente Règle peut être prorogé par l'Administration pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur le certificat.

Règle 14.

Type des certificats.

(a) Tous les certificats doivent être rédigés dans la langue ou les langues officielles du pays par lequel il ont été délivrés.

(b) Le type des certificats doit être conforme aux modèles donnés à l'Annexe des présentes Règles. La disposition typographique des modèles de certificats doit être reproduite exactement dans les certificats délivrés, ou dans les copies certifiées conformes, et les indications portées sur les certificats délivrés, ou sur les copies certifiées conformes, doivent être écrites en caractères romains et en chiffres arabes.

Règle 15.

Affichage des certificats.

Tous les certificats, ou leur copie certifiée conforme, délivrés en vertu des présentes Règles, à l'exception des Certificats d'Exemption, ou de leur copie certifiée conforme, doivent être affichés sur le navire, à un endroit bien en vue et d'accès facile.

Règle 16.

Acceptation des certificats.

Les certificats délivrés au nom d'un Gouvernement contractant doivent être acceptés par les autres Gouvernements contractants pour tout ce qui fait l'objet de la présente Convention. Ils doivent être considérés par les autres Gouvernements contractants comme ayant la même valeur que les certificats délivrés par ceux-ci à leurs propres navires.

Règle 17.

Avenant du certificat.

(*a*) Si au cours d'un voyage paticulier le nombre des personnes présentes à bord d'un navire est inférieur au nombre total indiqué sur le Certificat de Sécurité et, si par suite ce navire a la faculté, conformément aux prescriptions des présentes Règles, d'avoir à bord un nombre d'embarcations de sauvetage et d'autres engins de sauvetage inférieur à celui qui est inscrit sur le certificat, un avenant peut être délivré par le Gouvernement, le fonctionnaire, la personne ou l'organisme mentionnés à la Règle 11 et à la Règle 13.

(*b*) Cet avenant doit mentionner que, dans les circonstances existantes, il n'est dérogé à aucune des dispositions des présentes Règles. Il doit être annexé au Certificat et lui être substitué pour ce qui concerne les engins de sauvetage. Il n'est valable que pour le voyage particulier en vue duquel il est délivré.

Règle 18.

Contrôle.

Tout navire possédant un certificat délivré en vertu de la règle 11 ou de la Règle 12 est sujet, dans les ports des autres Gouvernements contractants, au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés par ces Gouvernements, dans la limite où ce contrôle a pour objet de vérifier qu'il existe à bord un certificat valable, et, si nécessaire, de s'assurer que le navire est dans un état de navigabilité correspondant en substance aux indications de ce certificat. Ce certificat doit être accepté, à moins que, de l'avis du fonctionnaire qui effectue le contrôle, l'état de navigabilité du navire ne corresponde pas en substance aux indications de ce certificat, et que le navire ne puisse prendre la mer sans danger pour les passagers et l'équipage. Dans ce cas il doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer sans danger pour les passagers et l'équipage. Dans le cas où ce contrôle donnerait lieu à une intervention quelconque, le fonctionnaire exerçant ce contrôle doit informer immédiatement et par écrit le Consul du pays où le navire est immatriculé de toutes les circonstances qui ont fait considérer cette intervention comme nécessaire, et il sera fait rapport des faits à l'Organisation.

Règle 19.

Bénéfice de la Convention.

Le bénéfice de la présente Convention ne peut être revendiqué en faveur d'aucun navire, s'il ne possède pas les certificats voulus, non périmés.

PARTIE C. — ACCIDENTS

Règle 20.

Accidents.

(*a*) Chaque administration s'engage à effectuer une enquête au sujet de tout accident important survenu en mer à un de ses navires tombant sous le coup de la présente Convention. Cette enquête doit avoir pour objet, entre autres, de déterminer s'il convient d'apporter des modifications aux Règles.

(*b*) Chaque Gouvernement contractant s'engage à transmettre à l'Organisation toutes informations pertinentes sur ces accidents. Aucun rapport ou recommandation de l'Organisation basé sur ces informations ne doit révéler l'identité ou la nationalité des navires en cause, ni en aucune manière imputer la responsabilité de cet accident à un navire ou à une personne, ou laisser présumer leur responsabilité.

CHAPITRE II

Construction.

PARTIE A. — GÉNÉRALITÉS

Règle 1.

Application.

(*a*) (i) Le présent Chapitre s'applique aux navires neufs sauf dans les cas où il en est expressément disposé autrement.

(ii) Dans le cas de navires à passagers et de navires de charge existants ne satisfaisant pas déjà aux dispositions du présent Chapitre relatives aux navires neufs, les mesures à prendre pour chaque navire seront déterminées par l'Administration du pays auquel il appartient, de manière à accroître la sécurité sur les points où cela sera pratiquement réalisable et raisonnable.

(*b*) Pour l'application de ce Chapitre:

(i) Un navire à passagers neuf est, soit un navire à passagers dont la quille a été posée à la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, ou postérieurement, soit un navire de charge qui est transformé pour être affecté à un service de passagers à cette date ou postérieurement. Tous les autres navires à passagers sont considérés comme navires à passagers existants.

(ii) Un navire de charge neuf est un navire de charge dont la quille a été posée à la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ou postérieurement à cette date.

(*c*) L'Administration, si elle considère que le parcours et les conditions de voyage sont tels que l'application d'une prescription quelconque du présent Chapitre n'est ni raisonnable, ni nécessaire, peut exempter de cette prescription des navires déterminés ou des catégories de navires, appartenant à son pays, qui, au cours de leur voyage, ne s'éloignent pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche.

(*d*) Si un navire à passagers est autorisé, en vertu du Chapitre III, Règle 22, à transporter un nombre de personnes supérieur à celui que peuvent recevoir ses embarcations de sauvetage, il doit se conformer aux règles spéciales de cloisonnement faisant l'objet de la Règle 5 (*e*), et aux dispositions spéciales connexes relatives à la perméabilité faisant l'objet de la Règle 4 (*d*), à moins que, compte tenu de la nature et des conditions du voyage, l'Administration considère comme suffisante l'application des autres dispositions des Règles du présent Chapitre.

(*e*) Dans le cas de navires à passagers qui sont utilisés à des transports spéciaux d'un grand nombre de passagers sans installation de couchettes, comme, par exemple, le transport de pèlerins, l'Administration peut, si elle juge qu'il est pratiquement impossible d'appliquer les prescriptions du présent Chapitre, exempter ceux de ces navires qui appartiennent à son pays de l'application des prescriptions en question, sous les conditions suivantes:

(i) On doit appliquer, dans la plus large mesure compatible avec les circonstances du trafic, les prescriptions relatives à la construction.

(ii) Des mesures doivent être prises pour formuler des prescriptions générales qui devront s'appliquer au cas particulier de ce genre de trafic. Ces prescriptions doivent être formulées d'accord avec ceux des autres Gouvernements contractants, s'il y en a, qui pourraient être directement intéressés au transport de ces passagers.

Nonobstant toute disposition contraire de la présente Convention, le Règlement de Simla de 1931 doit demeurer en vigueur entre les pays ayant souscrit à ce règlement jusqu'à l'entrée en vigueur des prescriptions établies en vertu du paragraphe (*e*) (ii) de la Règle 1 des présentes règles.

Règle 2.

Définitions.

Dans ce Chapitre, à moins qu'il n'en soit expressément disposé autrement:

(*a*) (i) *La ligne de charge de compartimentage* est la flottaison considérée dans la détermination du compartimentage du navire.

(ii) *La ligne de charge maximum de compartimentage* est la flottaison qui correspond au tirant d'eau le plus élevé.

(*b*) *La longueur du navire* est la longueur mesurée entre les perpendiculaires menées aux extrémités de la ligne de charge maximum de compartimentage.

(*c*) *La largeur du navire* est la largeur extrême hors membres mesurée à la ligne de charge maximum de compartimentage ou audessous de cette ligne de charge.

(*d*) *Le pont de cloisonnement* est le pont le plus élevé jusqu'auquel s'élèvent les cloisons étanches transversales.

(*e*) *La ligne de surimmersion* est une ligne tracée sur le bordé, à 76 millimètres (ou 3 pouces) au moins, au-dessous de la surface supérieure du pont de cloisonnement.

(*f*) *Le tirant d'eau* est la distance verticale du tracé de la quille hors membres au milieu, à la ligne de charge de compartimentage considérée.

(*g*) *La perméabilité* d'un espace s'exprime par le pourcentage du volume de cet espace que l'eau peut occuper.

Le volume d'un espace qui s'étend au-dessus de la ligne de surimmersion sera mesuré seulement jusqu'à la hauteur de cette ligne.

(*h*) *La tranche des machines* s'étend entre le tracé de la quille hors membres et la ligne de surimmersion, d'une part, et, d'autre part, entre les cloisons étanches transversales principales qui limitent l'espace occupé par les machines principales, les machines auxiliaires relatives à la propulsion, les chaudières, s'il y en a, et toutes les soutes à charbon permanentes.

Dans le cas de dispositions peu usuelles, l'Administration peut définir les limites des tranches des machines.

(*i*) *Les espaces à passagers* sont ceux qui sont prévus pour le logement et l'usage des passagers, à l'exclusion des soutes à bagage, des magasins, des soutes à provisions, à colis postaux et à dépêches.

Pour l'application des prescriptions des Règles 4 et 5, les espaces prévus en dessous de la ligne de surimmersion pour le logement et l'usage de l'équipage, seront considérés comme espaces à passagers.

(*j*) Dans tous les cas, *les volumes* doivent être calculés hors membres.

PARTIE B. — CLOISONNEMENT ET STABILITÉ

(La Partie B s'applique seulement aux navires à passagers à l'exception de la Règle 18 qui s'applique également aux navires de charge.)

Règle 3.

Longueur envahissable.

(*a*) Pour chaque point de la longueur du navire la longueur envahissable doit être déterminée par une méthode de calcul tenant compte des formes, du tirant d'eau et des autres caractéristiques du navire considéré.

(*b*) Pour un navire dont les cloisons transversales étanches sont limitées par un pont de cloisonnement continu, la longueur envahissable en un point donné est la portion maximum de la longueur du navire, ayant pour centre le point considéré et qui peut être envahie par l'eau dans l'hypothèse des conditions définies par la règle 4, sans que le navire s'immerge au delà de la ligne de surimmersion.

(*c*) (i) Pour un navire n'ayant pas de pont de cloisonnement continu, la longueur envahissable en chaque point peut être déterminée en considérant une ligne de surimmersion continue qui n'est en aucun point à moins de 76 millimètres (ou 3 pouces) au-dessous de la partie supérieure du pont (en abord) jusqu'où les cloisonnements en question et le bordé extérieur sont maintenus étanches.

(ii) Si une partie de la ligne de surimmersion considérée est sensiblement au-dessous du pont jusqu'où les cloisonnements sont prolongés, l'administration peut autoriser des dérogations dans une certaine limite, pour l'étanchéité des parties du cloisonnement qui sont au-dessus de la ligne de surimmersion et immédiatement au-dessous du pont le plus élevé.

Règle 4.

Perméabilité.

(*a*) Les hypothèses visées à la règle 3 sont relatives aux perméabilités des volumes limités à la partie haute par la ligne de surimmersion.

Dans la détermination des longueurs envahissables, on adopte une perméabilité moyenne uniforme pour l'ensemble de chacune des trois régions suivantes du navire, limitées à la partie haute par la ligne de surimmersion:

(i) la tranche des machines, comme définie par la règle 2;
(ii) la partie du navire à l'avant de la tranche des machines;
(iii) la partie du navire à l'arrière de la tranche des machines

(*b*) (i) Pour les navires à vapeur, la perméabilité uniforme moyenne de la tranche des machines sera calculée par la formule:

$$80 + 12{,}5 \left(\frac{a - c}{v} \right)$$

dans laquelle:

a = volume des espaces à passagers, suivant la définition de la Règle 2, qui sont situés au-dessous de la ligne de surimmersion et compris dans la tranche des machines;

c = volume des entreponts affectés aux marchandises, au charbon ou aux provisions de bord, qui sont situés au-dessous de la ligne de surimmersion et compris dans la tranche des machines;

v = volume total de la tranche des machines au-dessous de la ligne de surimmersion.

(ii) Pour les navires mus par moteurs à combustion interne, la perméabilité moyenne uniforme sera égale à la valeur donnée par la formule précédente augmentée de 5.

(iii) Lorsqu'on pourra établir, à la satisfaction de l'Administration, que la perméabilité moyenne déterminée par un calcul direct est moindre que celle qui résulte de la formule, on pourra substituer à cette dernière la perméabilité calculée directement. Pour ce calcul direct, la perméabilité des espaces affectés aux passagers, définis par la Règle 2 sera prise égale à 95, celle des espaces affectés aux marchandises, au charbon et aux provisions de bord, égale à 60, et celle du double-fond, des soutes à combustible liquide et autres liquides sera fixée aux valeurs approuvées dans chaque cas par l'administration.

(*c*) Sauf dans les cas prévus au paragraphe (*d*) ci-après, la perméabilité moyenne uniforme sur toute la longueur du navire en avant (ou en arrière) de la tranche des machines, sera déterminée par la formule:

$$63 + 35 \frac{a}{v}$$

dans laquelle:

a = volume des espaces à passagers, suivant la définition de la Règle 2, qui sont situés sous la ligne de surimmersion, en avant (ou en arrière) de la tranche des machines;

v = volume total de la partie du navire au-dessous de la ligne de surimmersion et en avant (ou en arrière) de la tranche des machines.

(*d*) Dans le cas d'un navire autorisé, aux termes de la Règle 22 du Chapitre III, à transporter un nombre de personnes supérieur à la capacité de ses embarcations, et qui doit, aux termes du paragraphe (*d*) de la Règle 1 du présent Chapitre, satisfaire à des dispositions spéciales, la perméabilité uniforme moyenne dans toutes les parties du navire en avant (ou en arrière) de la tranche des machines doit être déterminée par la formule:

$$95 - 35 \frac{b}{v}$$

dans laquelle:

b = le volume des espaces situés en avant (ou en arrière) de la tranche des machines, au-dessous de la ligne de surimmersion et au-dessus de la partie supérieure des varangues, du double-fond ou des peaks, selon le cas, et propres à servir de cales à marchandises, de soutes à charbon ou à combustible liquide, de magasins à provisions de bord, de soutes à bagages, à dépêches et colis postaux, de puits aux chaînes et de citernes à eau douce;

v = le volume total de la partie du navire située au-dessous de la ligne de surimmersion en avant (ou en arrière) de la tranche des machines.

Dans le cas des navires assurant des services au cours desquels les cales à marchandises ne sont généralement pas occupées par de fortes quantités de marchandises, il ne doit pas être tenu compte des espaces réservés aux marchandises dans le calcul de « b ».

(*e*) Dans le cas de dispositions peu usuelles, l'Administration peut admettre ou exiger le calcul direct de la perméabilité moyenne pour les parties situées à l'avant et à l'arrière de la tranche des machines. Afin de permettre ce calcul, la perméabilité des espaces à passagers, tels qu'ils sont définis au paragraphe (*i*) de la Règle 2, sera prise égale à 95, celle de la tranche des machines à 80, celle de toutes les soutes à marchandises, à charbon et des magasins à 60, et celle des doubles-fonds, des soutes à combustible et autres liquides, à un chiffre qui peut être dans chaque cas approuvé par l'Administration.

(*f*) Si un compartiment, dans un entrepont, entre deux cloisons étanches transversales, renferme un espace affecté aux passagers ou à l'équipage, on considérera comme espace à passagers l'ensemble de ce compartiment, en déduisant, toutefois, tout espace affecté à un autre service qui serait complètement entouré de cloisons métalliques permanentes. Si, cependant, l'espace en question affecté aux passagers ou à l'équipage est lui-même complètement entouré de cloisons métalliques permanentes, on ne comptera que cet espace comme espace à passagers.

Règle 5.

Longueur admissible des Compartiments.

(*a*) Les navires doivent être compartimentés aussi efficacement que possible eu égard à la nature du service auquel ils sont destinés. Le degré de compartimentage doit varier avec la longueur du navire et le service auquel le navire est destiné, de telle manière que le degré de compartimentage le plus élevé corresponde aux plus longs navires essentiellement affectés au transport des passagers.

(*b*) *Facteur de cloisonnement.* — La longueur maximum admissible pour le compartiment ayant son centre en un point quelconque de la longueur d'un navire, se déduit de la longueur envahissable, en multipliant celle-ci par un facteur approprié, dit *facteur de cloisonnement.*

Le facteur de cloisonnement doit dépendre de la longueur du navire, et pour une longueur donnée, varie selon la nature du service pour lequel le navire est prévu. Ce facteur doit décroître d'une façon régulière et continue:

(i) A mesure que la longueur du navire augmente, et
(ii) Depuis un facteur A applicable aux navires essentiellement affectés au transport des marchandises, jusqu'à un facteur B applicable aux navires essentiellement affectés au transport des passagers.

Les variations des facteurs A et B sont données par les formules (I) et (II) suivantes, dans lesquelles L est la longueur du navire définie par la Règle 2:

L en mètres.

$$A = \frac{58,2}{L - 60} + 0,18 \quad (L = 131 \text{ et au-dessus}).$$

L en pieds.

$$A = \frac{190}{L - 198} + 0,18 \quad (L = 430 \text{ et au-dessus}) \quad \text{(I)}$$

L en mètres.

$$B = \frac{30,3}{L - 42} + 0,18 \quad (L = 79 \text{ et au-dessus}).$$

L en pieds.

$$B = \frac{100}{L - 138} + 0,18 \quad (L = 260 \text{ et au-dessus}) \quad \text{(II)}$$

(c) *Critérium de Service.* — Pour un navire de longueur donnée, le facteur de cloisonnement approprié est déterminé à l'aide de la valeur du Critérium de Service (appelé ci-après Critérium), donne par les formules III et IV ci-après, dans lesquelles:

C_s = le Critérium;
L = la longueur du navire, définie par la Règle 2;
M = le volume de la tranche des machines, défini par la Règle 2, mais en y ajoutant le volume de toutes les soutes permanentes à combustible liquide, situées hors du double-fond et en avant ou en arrière de la tranche des machines.
P = le volume total des espaces à passagers au-dessous de la ligne de surimmersion d'après la définition de la Règle 2;
V = le volume total du navire au-dessous de la ligne de surimmersion;
P_1 = le produit KN;
N = le nombre de passagers pour lequel le navire est destiné à être autorisé.
K = 0,056 L, si L et V sont mesurés en mètres et mètres cubes respectivement (0,6 L, si L et V sont mesurés en pieds et pieds cubes respectivement).

Si la valeur du produit KN est plus grande que la valeur de la somme de P et du volume total réel affecté aux passagers, au-dessus de la ligne de surimmersion, on peut prendre pour P_1 le plus grand des deux nombres correspondant à la somme mentionnée ci-dessus d'une part, et à la valeur de 2/3 de KN d'autre part.

Si P_1 est plus grand que P on aura

$$C_s = 72 \frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P} \quad \text{(III)}$$

et dans les autres cas

$$C_s = 72 \frac{M + 2P}{V} \quad \text{(IV)}$$

Dans le cas des navires n'ayant pas de pont de cloisonnement continu, on calculera les volumes jusqu'à la ligne de surimmersion effectivement considérée dans le calcul de la longueur envahissable.

(d) *Prescriptions pour le Compartimentage des navires autres que ceux visés par le paragraphe* (e) *de la présente Règle.* — (i) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage* des navires ayant une longueur de 131 mètres (ou 430 pieds) et au-dessus et dont le critérium est au plus égal à 23, doit être déterminé par le facteur A donné par la formule I; celui de ceux qui ont un critérium au moins égal à 123, par le facteur B donné par la formule II; enfin, celui de ceux qui ont un critérium compris entre 23 et 123, par un facteur F obtenu par interpolation linéaire, à l'aide de la formule:

$$F = A - \frac{(A - B)\,(C_s - 23)}{100} \quad \text{(V)}$$

Si le facteur F est inférieur à 0,40 et s'il est établi, à la satisfaction de l'Administration, qu'il est pratiquement impossible d'adopter ce facteur pour un compartiment de la tranche des machines du navire considéré, le cloisonnement de ce compartiment peut être déterminé avec un facteur plus élevé, pourvu, toutefois, que ce facteur ne soit pas supérieur à 0,40.

(ii) Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage des navires ayant moins de 131 mètres (ou 430 pieds), mais pas moins de 79 mètres (ou 260 pieds) de longueur, dont le critérium aura la valeur S donnée par la formule:

$$S = \frac{3574 - 25L}{13} \text{ (L en mètres)} = \frac{9382 - 20L}{34} \text{ (L en pieds)}$$

doit être déterminé par un facteur égal à l'unité; celui de ceux dont le critérium est égal ou supérieur à 123, par le facteur B donné par la formule (II); enfin, celui de ceux dont le critérium est compris entre S et 123, par un facteur obtenu par interpolation linéaire entre l'unité et le facteur B, au moyen de la formule:

$$F = 1 - \frac{(1 - B)\,(C_s - S)}{123 - S} \quad \text{(VI)}$$

(iii) Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage des navires ayant moins de 131 mètres (ou 430 pieds) de longueur, mais pas moins de 79 mètres (ou 260 pieds), dont le critérium est moindre que S, et de tous les navires ayant moins de 79 mètres (ou 260 pieds) de longueur, doit être déterminé par un facteur égal à l'unité, à moins que, dans l'un ou l'autre cas il ne soit établi à la satisfaction de l'Administration qu'il est pratiquement impossible de maintenir ce facteur dans une partie quelconque du navire; dans ce cas, l'Administration pourra accorder des tolérances dans la mesure qui lui paraîtra justifiée par les circonstances.

(iv) Les prescriptions de l'alinéa (d) (iii) s'appliqueront également, quelle que soit leur longueur, aux navires qui seront prévus pour porter un nombre de passagers dépassant douze (12), mais ne dépassant pas le plus petit des deux nombres.

$$\frac{L^2 \text{ (L en mètres)}}{650} = \frac{L^2 \text{ (L en pieds)}}{7,000} \text{ ou } 50$$

(e) *Règles spéciales de compartimentage des navires autorisés, en vertu de la Règle 22 du Chapitre III, à transporter un nombre de personnes supérieur au nombre que peuvent recevoir leurs embarcations de sauvetage et tenus, aux termes du paragraphe* (d) *de la Règle 1 du présent Chapitre, de se conformer à des dispositions spéciales.*

(i) (a) Dans le cas de navires essentiellement destinés au transport de passagers, le compartimentage en arrière de la cloison d'abordage doit être déterminé par le facteur 0,50, ou par un facteur déterminé conformément aux paragraphes (c) et (d) de la présente Règle, s'il est inférieur à 0,50.

(b) Si, dans le cas de navires de ce genre, d'une longueur inférieure à 91,5 m. (ou 300 pieds), l'Administration reconnaît qu'il serait impossible d'appliquer un tel facteur à un compartiment, elle peut tolérer que la longueur de ce compartiment soit déterminée par un facteur supérieur, à condition que le facteur employé soit le plus faible qu'il est pratiquement possible et raisonnable d'adopter dans les circonstances envisagées.

(ii) Si, dans le cas d'un navire quelconque, qu'il soit d'une longueur inférieure à 91,5 m. (ou 300 pieds), ou non, la nécessité de transporter de fortes quantités de marchandises ne permet pas, en pratique, d'exiger que le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage soit déterminé par un facteur ne dépassant pas 0.50, le degré de compartimentage applicable sera déterminé conformément aux alinéas (a) à (e) suivants, étant entendu, toutefois, que l'Administration pourra admettre, si elle estime peu raisonnable d'insister pour une application stricte à quelque égard que ce soit, toute autre disposition de cloisons étanches se justifiant par ses qualités, et ne diminuant pas l'efficacité générale du compartimentage.

(a) Les dispositions du paragraphe (c) de la présente Règle, relatives au Critérium de Service, doivent s'appliquer; toutefois, pour le calcul de la valeur de P_1, K doit avoir, pour les passagers en couchettes, la plus grande des deux valeurs suivantes, soit la valeur déterminée au paragraphe (c) de la présente Règle, soit 3,55 mètres cubes (ou 125 pieds cubes), et, pour les passagers non pourvus de couchettes, une valeur de 3,55 mètres cubes (ou 125 pieds cubes).

(b) Le facteur B au paragraphe (b) de la présente Règle doit être remplacé par la facteur BB, déterminé selon la formule suivante:

(L en mètres.)

$$BB = \frac{17,6}{L - 33} + 0,20 \quad (L = 55 \text{ et au-dessus})$$

L en pieds

$$BB = \frac{57,6}{L - 108} + 0,20 \quad (L = 180 \text{ et au-dessus})$$

(c) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage* des navires ayant une longueur de 131 mètres (ou 430 pieds) et au-dessus, et dont le critérium est au plus égal à 23, doit être déterminé par le facteur A donné par la formule (I) figurant au paragraphe (b) de la présente Règle; celui de ceux qui ont un critérium au moins égal à 123, par le facteur BB, donné par la formule figurant à l'alinéa (ii) (b) ci-dessus; enfin, celui de ceux qui ont un critérium

compris entre 23 et 123, par un facteur F obtenu par interpolation linéaire entre les facteurs A et BB à l'aide de la formule,

$$F = A - \frac{(A - BB)\ (C_s - 23)}{100}$$

sous réserve que, si le facteur F ainsi obtenu est inférieur à 0,50, le facteur à employer sera le moindre des deux nombres, soit 0,50, soit un facteur calculé conformément aux dispositions du paragraphe (*d*) (i) de la présente Règle.

(d) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage* des navires ayant moins de 131 mètres (ou 430 pieds) mais pas moins de 55 mètres (ou 180 pieds) de longueur, dont le critérium aura la valeur S_1 donnée par la formule:

$$S_1 = \frac{3712 - 25L}{19} \text{ (L en mètres)}$$

$$S_1 = \frac{1950 - 4L}{10} \text{ (L en pieds)}$$

doit être déterminé par un facteur égal à l'unité; celui de ceux dont le critérium est égal ou supérieur à 123, par le facteur BB donné par la formule figurant à l'alinéa (ii) (*b*) du présent paragraphe, enfin celui de ceux dont le critérium est compris entre S_1 et 123 par le facteur F obtenu par interpolation linéaire entre l'unité et le facteur BB, au moyen de la formule:

$$F = 1 - \frac{(1 - BB)\ (C_s - S_1)}{123 - S_1}$$

sous réserve que, si dans chacun des deux derniers cas, le facteur ainsi obtenu est inférieur à 0,5, le cloisonnement puisse être déterminé par un facteur ne dépassant pas 0,50.

(e) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage* des navires ayant moins de 131 mètres (ou 430 pieds) de longueur, mais pas moins de 55 mètres (ou 180 pieds) de longueur, et dont le critérium est moindre que S_1, et celui de tous les navires ayant moins de 55 mètres (ou 180 pieds) de longueur, doit être déterminé par un facteur égal à l'unité, à moins qu'il ne soit établi à la satisfaction de l'Administration qu'il est pratiquement impossible de maintenir ce facteur dans des compartiments particuliers; dans ce cas, l'Administration pourra accorder des tolérances en ce qui concerne ces compartiments, dans la mesure qui lui paraîtra justifiée par les circonstances, à condition toutefois que le compartiment extrême arrière et le plus grand nombre possible des compartiments avant (compris entre la cloison d'abordage et l'extrémité arrière de la tranche des machines) n'aient pas une longueur dépassant la longueur admissible.

Règle 6.

Prescriptions spéciales relatives au Compartimentage.

(*a*) Quand, dans une ou plusieurs régions du navire, les cloisons étanches sont prolongées jusqu'à un pont plus élevé que sur le reste du navire et qu'on désire bénéficier de cette extension des cloisons en hauteur, on peut, pour calculer la longueur envahissable, utiliser des lignes de surimmersion séparées, pour chacune de ces régions du navire, à condition:

(i) Que la muraille du navire s'étende sur toute la longueur du navire jusqu'au pont correspondant à la ligne de surimmersion la plus haute et que toutes les ouvertures dans le bordé extérieur au-dessous de ce pont sur toute la longueur du navire soient considérées comme étant, au regard de la Règle 13, au-dessous de la ligne de surimmersion.

(ii) Que les deux compartiments adjacents à la « baïonnette » du pont de cloisonnement soient, chacun, dans les limites de la longueur admissible, correspondant à leurs lignes de surimmersion respectives, et qu'en outre, leurs longueurs combinées n'excèdent pas le double de la longueur admissible calculée avec la ligne de surimmersion inférieure.

(*b*) (i) La longueur d'un compartiment peut dépasser la longueur admissible fixée par les prescriptions de la Règle 5, pourvu que la longueur de chacune des deux paires de compartiments adjacents, comprenant chacune le compartiment en question, ne dépasse ni la longueur envahissable, ni deux fois la longueur admissible.

(ii) Si l'un des deux compartiments adjacents est situé dans la tranche des machines et le second en dehors de la tranche des machines, et si la perméabilité moyenne de la portion du navire où le second est situé n'est pas la même que celle de la tranche des machines, la longueur combinée des deux compartiments doit être fixée en prenant pour base la moyenne des perméabilités des deux portions du navire auquel les compartiments en question appartiennent.

(iii) Lorsque les deux compartiments adjacents ont des facteurs de cloisonnement différents, la longueur combinée de ces deux compartiments doit être déterminée proportionnellement.

(c) Pour les navires d'au moins 131 mètres (ou 430 pieds) de longueur, une des cloisons principales transversales en arrière de la cloison d'abordage doit être placée à une distance de la perpendiculaire avant au plus égale à la longueur admissible.

(*d*) Une cloison transversale principale peut présenter une niche, pourvu qu'aucun point de la niche ne dépasse, vers l'extérieur du navire, deux surfaces verticales menées de chaque bord à une distance du bordé égale à 1/5me de la largeur du navire définie par la Règle 2, cette distance étant mesurée normalement au plan diamétral du navire et dans le plan de la ligne de charge maximum de compartimentage.

Si une partie d'une niche dépasse les limites ainsi fixées, cette partie sera considérée comme une baïonnette et on lui appliquera les règles du paragraphe suivant.

(*e*) Une cloison transversale principale peut être à baïonnette pourvu qu'elle satisfasse à l'une des conditions suivantes:

(i) La longueur combinée des deux compartiments séparés par la cloison en question n'excède pas 90 pour cent de la longueur envahissable ou deux fois la longueur admissible, avec la réserve, toutefois, que pour les navires ayant un facteur de cloisonnement supérieur à 0,9, la longueur totale des deux compartiments en question ne dépasse pas la longueur admissible.

(ii) Un compartimentage supplémentaire est prévu par le travers de la baïonnette pour maintenir le même degré de sécurité que si la cloison était plane.

(iii) Le compartiment au-dessus duquel s'étend la baïonnette ne dépasse pas la longueur admissible correspondant à une ligne de surimmersion prise 76 millimètres (3 pouces) au-dessous de la baïonnette.

(*f*) Lorsqu'une cloison transversale principale présente une niche ou une baïonnette, on la remplacera, dans la détermination du cloisonnement, par une cloison équivalente.

(*g*) Si la distance entre deux cloisons transversales principales adjacentes, ou entre les cloisons planes équivalentes ou enfin la distance entre deux plans verticaux passant par les points les plus rapprochés des baïonnettes, s'il y en a, est inférieure à la plus petite des deux longueurs, 3,05 mètres (ou 10 pieds), plus 3 pour cent de la longueur du navire, ou 10,67 mètres (ou 35 pieds), une seule de ces cloisons sera acceptée comme faisant partie du cloisonnement du navire tel qu'il est prescrit par la Règle 5.

(*h*) Lorsqu'un compartiment principal étanche transversal est lui-même compartimenté, s'il peut être établi à la satisfaction de l'Administration. que, dans l'hypothèse d'une avarie s'étendant sur la plus petite des deux longueurs, 3,05 mètres (ou 10 pieds), plus 3 pour cent de la longueur du navire, ou 10,67 mètres (ou 35 pieds), l'ensemble du compartiment principal n'est pas envahi, une augmentation proportionnelle de la longueur admissible peut être accordée par rapport à celle qui serait calculée sans tenir compte du compartimentage supplémentaire. Dans ce cas, le volume de la réserve de flotabilité supposé intact du côté opposé à l'avarie ne doit pas être supérieur à celui qui est supposé intact du côté de l'avarie.

Règle 7.

Stabilité des navires en cas d'avarie.

(*a*) Il devra être prévu, pour le navire intact, dans les diverses conditions d'exploitation, une stabilité telle, qu'après envahissement d'un compartiment principal quelconque restant dans la limite des longueurs envahissables, le navire, au stade final de l'envahissement, puisse satisfaire aux conditions définies au-dessous.

Lorsque deux compartiments principaux adjacents sont séparés par un cloisonnement avec baïonnette répondant aux prescriptions de l'alinéa (*e*) (i) de la Règle 6, la stabilité à l'état intact doit être telle que le navire satisfasse à ces conditions, avec les deux compartiments adjacents supposés envahis.

Lorsque le facteur de compartimentage prévu est 0,5, ou moins, la stabilité à l'état intact doit être telle que le navire satisfasse à ces conditions, avec deux compartiments principaux adjacents quelconques envahis.

(*b*) (i) Les dispositions du paragraphe (*a*) de la présente Règle seront déterminées conformément aux paragraphes (*c*), (*d*) et (*f*) suivants, par des calculs tenant compte des proportions et des caractéristiques de base du navire, ainsi que de la disposition et de la configuration des compartiments ayant subi une avarie. Pour ces calculs, on considère le navire comme étant dans les plus mauvaises conditions de service possibles du point de vue de la stabilité.

(ii) Lorsqu'il est proposé d'installer des ponts, des doubles coques ou des cloisons longitudinales qui, sans être étanches, sont de nature à retarder sérieusement l'envahissement de l'eau, l'Administration doit donner accord sur la mesure dans laquelle ces dispositions sont de nature à influencer les résultats des calculs.

(c) Pour le calcul de la stabilité en cas d'avarie, on adoptera les perméabilités de volume et de surface suivantes:

Espaces.	Perméabilité.
Occupés par les marchandises, le charbon ou les magasins	60
Occupés par les locaux habités	95
Occupés par des machines	85
Destinés aux liquides	0 ou 95

en choisissant pour les deux derniers nombres celui qui entraîne les exigences les plus sévères.

(d) On suppose que les dimensions minima de l'avarie considérée sont les suivantes:

(i) Etendue longitudinale: la plus petite des deux valeurs: 3,05 mètres (ou 10 pieds), plus 3 pour cent de la longueur du navire ou 10,67 mètres (ou 35 pieds).

(ii) Etendue transversale (mesurée de la muraille du navire vers l'intérieur et perpendiculairement au plan diamétral au niveau de la ligne de charge maximum de compartimentage: une distance d'un cinquième de la largeur du navire, telle que définie dans la Règle 2.

(iii) Etendue verticale: de la surface supérieure du double-fond jusqu'à la ligne de surimmersion.

(iv) Si une avarie d'une étendue inférieure à celle indiquée dans les alinéas précédents (i), (ii) et (iii) entraîne des conditions plus sévères du point de vue de la bande, ou de la hauteur métacentrique résiduelle, une telle avarie sera adoptée comme hypothèse des calculs.

(e) L'envahissement dissymétrique doit être réduit au minimum grâce à des dispositions convenables. Lorsque des traverses d'équilibrage sont prévues, leur disposition, ainsi que la valeur de la bande maxima avant équilibrage, doivent être acceptées par l'Administration. Une documentation convenable concernant l'usage de ces dispositions doit être fournie au Capitaine du navire.

(f) Le navire, dans sa situation définitive après avarie et après que les mesures d'équilibrage ont été prises, doit satisfaire aux conditions suivantes:

(i) En cas d'envahissement symétrique, la hauteur métacentrique résiduelle devra être positive, sauf dans des cas particuliers pour lesquels l'Administration a la faculté d'accepter une hauteur métacentrique négative (navire droit) pourvu que la bande qui en résulte soit inférieure à sept degrés.

(ii) Dans le cas d'un envahissement dissymétrique, la bande totale ne doit pas excéder sept degrés, sauf dans certains cas spéciaux, pour lesquels l'Administration peut autoriser une bande supplémentaire, résultant de l'envahissement dissymétrique, pourvu que, en aucun cas, la bande totale dans le stade final n'excède pas quinze degrés.

(iii) En aucun cas, la ligne de surimmersion ne doit être immergée dans le stade final de l'envahissement. S'il est considéré comme probable, que la ligne de surimmersion se trouve immergée au cours d'un stade intermédiaire de l'envahissement, l'administration peut exiger toutes études et dispositions qu'elle jugera nécessaires pour la sécurité du navire.

(g) Le Capitaine sera pourvu des données nécessaires pour assurer dans les conditions d'exploitation une stabilité à l'état intact suffisante pour permettre au navire de satisfaire aux conditions ci-dessus dans les hypothèses d'avarie les plus défavorables restant dans le cadre défini plus haut. Dans le cas de navires pourvus de traverses d'équilibrage, le Capitaine du navire doit être informé des conditions de stabilité dans lesquelles les calculs de la bande ont été effectués, et il doit être averti que si le navire se trouvait, à l'état intact, dans des conditions moins avantageuses, il pourrait prendre une bande trop importante en cas d'avarie.

(h) (i) L'Administration ne pourra accorder de dérogation aux exigences concernant la stabilité en cas d'avarie, à moins qu'il ne soit démontré que, dans toute condition d'exploitation, la hauteur métacentrique à l'état intact, résultant de ces exigences, est trop élevée pour l'exploitation envisagée.

(ii) Des dérogations aux prescriptions relatives à la stabilité en cas d'avarie, ne doivent être accordées que dans des cas exceptionnels et sous réserve que l'Administration estime que les proportions, les dispositions et autres caractéristiques du navire, susceptibles d'être pratiquement et raisonnablement adoptées dans les circonstances d'exploitation particulières propres au navire, sont les plus favorables possibles du point de vue stabilité en cas d'avarie.

Règle 8.

Cloisons d'extrémité, Cloisons limitant la Tranche des Machines, Tunnels des Lignes d'arbres, etc.

(a) (i) Un navire doit être pourvu d'une cloison de coqueron avant ou d'abordage qui doit être étanche jusqu'au pont de cloisonnement. Cette cloison doit être placée à une distance de la perpendiculaire avant égale au moins à 5 pour cent de la longueur du navire et au plus à 3,05 mètres (ou 10 pieds) plus 5 pour cent de la longueur du navire.

(ii) S'il existe à l'avant une longue superstructure, une cloison étanche aux intempéries doit être établie au-dessus de la cloison d'abordage entre le pont de cloisonnement et le pont situé immédiatement au-dessus. Le prolongement de la cloison d'abordage peut ne pas être placé directement au-dessus de celle-ci, pourvu que ce prolongement soit à une distance de la perpendiculaire avant au moins égale à 5 pour cent de la longueur du navire et que la partie du pont de cloisonnement qui forme baïonnette soit effectivement étanche aux intempéries.

(b) Il y aura également une cloison de coqueron arrière et des cloisons séparant la tranche des machines, telle qu'elle est définie par la Règle 2, des espaces à passagers et à marchandises situés à l'avant et à l'arrière; ces cloisons doivent être étanches jusqu'au pont de cloisonnement. Toutefois, la cloison du coqueron arrière peut être arrêtée au-dessous de ce pont, pourvu que le degré de sécurité du navire en ce qui concerne le compartimentage ne soit pas diminué de ce fait.

(c) Dans tous les cas, les tubes de sortie d'arbres arrière doivent être enfermés dans des espaces étanches de volume modéré. Le presse-étoupe arrière doit être placé dans un tunnel étanche ou dans un autre espace étanche séparé du compartiment des tubes de sortie d'arbres arrière et d'un volume assez réduit pour qu'il puisse être rempli par une fuite du presse-étoupe sans que la ligne de surimmersion soit immergée.

Règle 9.

Doubles-fonds.

(a) Un double-fond doit être installé de la cloison du coqueron avant à la cloison du coqueron arrière, dans la mesure où cela est praticable et compatible avec les caractéristiques et l'utilisation normale du navire:

(i) Les navires dont la longueur est au moins égale à 61 mètres (ou 200 pieds) et inférieure à 76 mètres (ou 249 pieds) doivent être pourvus d'un double-fond s'étendant au moins depuis l'avant de la tranche des machines jusqu'à la cloison du coqueron avant ou aussi près que pratiquement possible de cette cloison.

(ii) Les navires dont la longueur est au moins égale à 76 mètres (ou 249 pieds) et inférieure à 100 mètres (ou 330 pieds) doivent être pourvus de doubles-fonds au moins en dehors de la tranche des machines. Ces doubles-fonds doivent s'étendre jusqu'aux cloisons des coquerons avant et arrière aussi près que pratiquement possible de ces cloisons.

(iii) Les navires dont la longueur est égale ou supérieure à 100 mètres (ou 330 pieds) doivent être pourvus au milieu d'un double-fond s'étendant jusqu'aux cloisons des coquerons avant et arrière ou aussi près que pratiquement possible de ces cloisons.

(b) Là où un double-fond est exigé, il doit se prolonger en abord vers la muraille de manière à protéger efficacement les bouchains. Cette protection sera considérée comme satisfaisante si aucun point de la ligne d'intersection de l'arête extérieure de la tôle de côté avec le bordé extérieur ne vient au-dessous d'un plan horizontal passant par le point du tracé hors membres où le couple milieu est coupé par une droite inclinée à 25° sur l'horizontale et menée par le sommet inférieur correspondant du rectangle circonscrit à la maîtresse section.

(c) Les petits puisards établis dans les doubles-fonds pour recevoir les aspirations des pompes de cale ne doivent pas être plus profonds qu'il n'est nécessaire et, en tous les cas, ils ne doivent pas être à moins de 457 millimètres (ou 18 pouces) du bordé extérieur ou du bord intérieur de la tôle de côté. Des puisards allant jusqu'au bordé peuvent cependant être admis à l'extrémité arrière des tunnels d'arbres des navires à hélice. D'autres puisards (par exemple les tanks de retour d'huile de graissage sous les machines principales) peuvent être autorisés par l'administration, si elle estime que les dispositions d'ensemble assurent une protection équivalente à celle que fournit un double-fond conforme aux termes de la présente Règle.

(1er *Supplément.*)

(*d*) Il n'est pas nécessaire d'installer un double-fond par le travers des compartiments étanches de dimensions moyennes, utilisés exclusivement pour le transport des liquides, à condition que, dans l'esprit de l'administration, la sécurité du navire dans le cas d'une avarie du fond ou du bordé ne s'en trouve pas diminuée.

(*e*) Dans le cas de navires auxquels s'appliquent les prescriptions du paragraphe (*d*) de la Règle 1 du présent chapitre et qui effectuent un service régulier dans les limites prévues pour un voyage international court, à la Règle 2 du Chapitre III, l'Administration peut accorder l'exemption d'un double-fond dans toute partie du navire compartimentée suivant un facteur ne dépassant pas 0,50, si elle reconnaît que l'installation d'un double-fond dans cette partie ne serait pas compatible avec les caractéristiques de base et l'exploitation normale du navire.

Règle 10.

Détermination, Marquage et Inscription des Lignes de Charge de Compartimentage.

(*a*) Pour assurer le maintien du degré de cloisonnement exigé, une ligne de charge correspondant au tirant d'eau adopté pour le calcul de cloisonnement approuvé doit être déterminée et marquée sur la muraille du navire. Un navire, ayant des locaux spécialement adaptés alternativement à l'usage des passagers et au transport de marchandises, peut, si l'armateur le désire, avoir une ou plusieurs lignes de charge additionnelles, marquées de façon à correspondre aux tirants d'eau de compartimentage correspondants, que l'Administration peut approuver pour les conditions d'exploitation considérées.

(*b*) Les lignes de charge de compartimentage déterminées doivent être mentionnées sur le Certificat de Sécurité en désignant par la notation C.1. celle qui se rapporte au cas où le navire est employé principalement au service des passagers, et par les notations C.2., C.3, etc., celles qui se rapportent aux autres cas d'utilisation du navire.

(*c*) Le franc-bord correspondant à chacune de ces lignes de charge doit être mesuré au même emplacement et à partir de la même ligne de pont que les francs-bords déterminés conformément à la Convention Internationale sur les Lignes de Charge 1930.

(*d*) Le franc-bord relatif à chaque ligne de charge de compartimentage approuvée et aux conditions d'exploitation correspondantes doit être clairement indiqué dans le Certificat de Sécurité.

(*e*) Dans aucun cas, une marque de ligne de charge de compartimentage ne peut être placée au-dessus de la ligne de charge maximum en eau salée correspondant soit à l'échantillonnage du navire, soit à la Convention Internationale sur les Lignes de Charge 1930.

(*f*) Quelles que soient les positions des marques de lignes de charge de compartimentage, un navire ne doit jamais être chargé de façon à immerger la ligne de charge correspondant à la saison et à la région du globe, tracée conformément à la Convention Internationale sur les Lignes de Charge 1930.

(*g*) Un navire ne doit en aucun cas être chargé de telle sorte que, lorsqu'il est en eau salée, la marque de ligne de charge de compartimentage, correspondant à la nature de ce voyage particulier et aux conditions de service, se trouve immergée.

Règle 11.

Construction et Epreuves initiales des Cloisons étanches.

(*a*) Les cloisons étanches de compartimentage, qu'elles soient transversales ou longitudinales, doivent être construites de manière à pouvoir supporter, avec une marge de résistance convenable, la pression due à une colonne d'eau s'élevant jusqu'à la ligne de surimmersion par le travers de chacune d'elles. La construction de ces cloisons doit donner satisfaction à l'Administration.

(*b*) (i) Les baïonnettes et niches pratiquées dans les cloisons doivent être étanches et présenter la même résistance que les parties avoisinantes de la cloison.

(ii) Quand des membrures ou des barrots traversent un pont étanche ou une cloison étanche, ce pont et cette cloison doivent être rendus étanches par leur construction propre, sans emploi de bois ou de ciment.

(*c*) L'essai par remplissage des compartiments principaux n'est pas obligatoire. Un examen complet des cloisons doit être fait par un inspecteur agréé; cet examen doit être complété, dans tous les cas, par un essai à la lance.

(*d*) Le coqueron avant, les doubles-fonds (y compris les quilles tubulaires) et les doubles-coques, doivent être soumis à une épreuve sous une hauteur d'eau limitée à la ligne de surimmersion.

(*e*) Les citernes qui doivent contenir des liquides et qui forment une partie du compartimentage du navire doivent être éprouvées pour vérification de l'étanchéité sous une charge d'eau correspondant soit à la ligne de charge maximum de compartimentage, soit aux deux tiers du creux mesuré depuis le dessus de la quille jusqu'à la ligne de surimmersion, par le travers de la citerne, en prenant la plus grande de ces charges; toutefois la hauteur de charge au-dessus du plafond ne doit être en aucun cas inférieure à 0,92 mètre (ou 3 pieds).

(*f*) Les essais mentionnés aux paragraphes (*d*) et (*e*) ont pour but de vérifier que les dispositions structurales de cloisonnement sont étanches à l'eau et ne doivent pas être considérées comme sanctionnant l'aptitude d'un compartiment quelconque à recevoir des combustibles liquides ou à être utilisé à d'autres usages particuliers pour lesquels un essai d'un caractère plus sévère peut être exigé compte tenu de la hauteur que le liquide peut atteindre dans la citerne considérée ou dans les tuyautages qui la desservent.

Règle 12.

Ouvertures dans les Cloisons étanches.

(*a*) Le nombre des ouvertures pratiquées dans les cloisons étanches doit être réduit au minimum compatible avec les dispositions générales et la bonne exploitation du navire; ces ouvertures doivent être pourvues de dispositifs de fermeture satisfaisants.

(*b*) (i) Si des tuyautages, dalots, câbles électriques, etc., traversent des cloisons étanches de compartimentage, des dispositions doivent être prises pour maintenir l'intégrité de l'étanchéité de ces cloisons.

(ii) Il ne peut exister sur les cloisons étanches de compartimentage ni vannes, ni robinets ne faisant pas partie d'un ensemble de tuyautages.

(*c*) (i) Il ne peut exister ni porte, ni trou d'homme, ni aucun orifice d'accès:

(*a*) Dans la cloison étanche d'abordage au-dessous de la ligne de surimmersion;

(*b*) Dans les cloisons transversales étanches séparant un local à marchandises d'un local à marchandises contigu ou d'une soute à charbon permanente ou de réserve, sauf exceptions spécifiées au paragraphe (*g*) de la présente Règle.

(ii) Sauf dans les cas prévus au sous-paragraphe (*c*) (iii), on peut faire traverser la cloison d'abordage au-dessous de la ligne de surimmersion par un tuyau au plus, pour le service du liquide contenu dans le coqueron avant, pourvu que ce tuyau soit muni d'une vanne à fermeture à vis, commandée d'un point au-dessus du pont de compartimentage et dont le corps sera fixé à la cloison d'abordage à l'intérieur du coqueron avant.

(iii) Si le coqueron avant est divisé pour recevoir deux espèces de liquides différents, l'Administration peut permettre que la cloison d'abordage soit traversée au-dessous de la ligne de surimmersion par deux tuyaux, chacun d'eux satisfaisant aux prescriptions de la clause ci-dessus, pourvu que cette Administration reconnaisse qu'il n'y a pas d'autre moyen pratique en dehors de l'installation de ce second tuyau et que, compte tenu du cloisonnement supplémentaire prévu dans le coqueron avant, la sécurité du navire demeure assurée.

(*d*) (i) Les portes étanches dans les cloisons séparant les soutes permanentes des soutes de réserve doivent être toujours accessibles, sauf toutefois l'exception prévue au paragraphe (*i*) (ii) pour les portes des soutes d'entrepont.

(ii) Des dispositions satisfaisantes, au moyen d'écrans ou autrement, doivent être prises pour éviter que le charbon n'empêche la fermeture des portes étanches des soutes à charbon.

(*e*) Dans la tranche des machines, exclusion faite des portes des soutes à charbon et des tunnels de lignes d'arbres, il ne peut exister qu'une porte de communication dans chaque cloison transversale principale. Ces portes doivent être à glissières et placées de manière que leurs seuils soient pratiquement aussi hauts que possible. La commande à main pour la manœuvre de ces portes à partir d'un point se trouvant au-dessus du pont de cloisonnement, doit être située à l'extérieur de la tranche des machines, si cet aménagement est compatible avec une disposition satisfaisante du mécanisme correspondant.

(*f*) (i) Ne sont admises comme portes étanches que les portes à charnières et les portes à glissières ou toutes autres portes d'un type équivalent, à l'exclusion des portes montées simplement sur boulons et des portes se fermant par gravité ou par l'action d'un poids.

(ii) Les portes à charnières doivent être pourvues de tourniquets manœuvrables de chaque côté de la cloison.

(iii) Les portes à glissières peuvent être à déplacement vertical ou horizontal. Si elles doivent être seulement commandées à bras, le mécanisme doit pouvoir être manœuvré sur place, et en outre, d'un point accessible situé au-dessus du pont de cloisonnement, par un mouvement de manivelle à rotation continue.

(iv) Lorsqu'il est prévu qu'une porte doit être fermée au moyen d'une source d'énergie, d'un poste central de manœuvre, le mécanisme doit être disposé de manière à permettre la commande de la porte sur place au moyen de la même source d'énergie. La porte devra se refermer automatiquement si, après avoir été fermée du poste de commande central, elle est ouverte sur place. De même, il doit exister sur place un moyen de la maintenir fermée sans qu'elle puisse être ouverte par le poste de commande central. Des poignées de manœuvre locale, communiquant avec le mécanisme mû par une source d'énergie, doivent être prévues de chaque côté de la cloison et doivent être disposées de telle façon qu'une personne passant par la porte puisse maintenir les deux poignées dans la position ouverte. De telles portes mues par une source d'énergie doivent être munies d'une commande à main manœuvrable de la porte elle-même et d'un point accessible au-dessus du pont de cloisonnement. A cette dernière position, la commande à main sera manœuvrée par un mouvement de manivelle à rotation continue. Des dispositions doivent être prises pour avertir par un signal sonore que la porte est sur le point de se fermer; l'intervalle de temps entre le signal et le mouvement de la porte doit être suffisant pour assurer toute sécurité.

(v) Les portes de toutes catégories doivent être munies d'indicateurs d'ouverture, permettant de vérifier de tous les postes de commande, autres que sur place, si la porte est ouverte ou fermée.

(g) (i) Des portes étanches à charnières peuvent être admises dans les parties du navire affectées aux passagers et à l'équipage, ainsi que dans les locaux de service, à condition qu'elles soient établies au-dessus d'un pont dont la surface inférieure, à son point le plus bas en abord, se trouve au moins à 2,13 mètres (ou 7 pieds) au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage; ces portes ne sont pas autorisées dans ces parties et locaux du navire au-dessous d'un tel pont.

(ii) Des portes étanches à charnières de construction satisfaisante peuvent être admises dans les cloisons d'entrepont des locaux à marchandises au niveau le plus élevé permettant encore leur utilisation. Les bords verticaux extérieurs de ces portes ne devront pas être situés à une distance du bordé extérieur inférieur à un cinquième de la largeur du navire telle qu'elle est définie à la Règle 2, cette distance étant mesurée perpendiculairement au plan diamétral du navire au niveau de la ligne de charge maximum de compartimentage. Ces portes doivent être fermées avant le départ et tenues fermées pendant la navigation, et les heures de leur ouverture à l'arrivée au port et de leur fermeture avant le départ du port doivent être inscrites dans le journal de bord prescrit par l'Administration. Lorsqu'il existe des portes de cette nature, leur nombre et le détail de leurs dispositions font l'objet d'un examen spécial par l'Administration. Celle-ci exigera de l'armateur une attestation que cette installation est une nécessité de service absolue.

(h) Toutes les autres portes étanches doivent être à glissières.

(i) (I) Lorsqu'il existe des portes étanches devant être, à certains moments, ouvertes à la mer, exception faite de celles des entrées des tunnels, et que ces portes sont placées dans les cloisons étanches transversales principales de façon que leur seuil soit au-dessous de la ligne de charge maximum de compartimentage, les règles suivantes sont appliquées:

(I) Si le nombre de ces portes excède 5, toutes les portes étanches à glissières doivent être manœuvrées au moyen d'une source d'énergie et pouvoir être fermées simultanément d'un poste de manœuvre situé sur la passerelle.

(II) Si le nombre de ces portes n'excède pas 5:

(a) si le critérium n'excède pas 30, toutes les portes étanches à glissières peuvent être manœuvrées à la main seulement;

(b) si le critérium excède 30, toutes les portes étanches à glissières doivent être manœuvrées au moyen d'une source d'énergie;

(c) sur tout navire, quel que soit son critérium de service, s'il n'y a qu'une porte étanche, en dehors de la porte du tunnel, et qu'elle se trouve dans la tranche des machines, l'Administration peut autoriser ces deux portes à être manœuvrées à main seulement.

(II) S'il existe, entre des soutes à charbon dans les entreponts au-dessous du pont de cloisonnement, des portes étanches qui doivent, à la mer, être occasionnellement ouvertes pour la manipulation du charbon, l'emploi d'une source d'énergie est exigé pour la manœuvre de ces portes. L'ouverture et la fermeture doivent être mentionnée au journal de bord prescrit par l'Administration.

(III) L'emploi d'une source d'énergie est également exigé pour la manœuvre des portes établies au passage des conduits des cales frigorifiques, si ces conduits traversent plus d'une cloison transversale principale étanche, et si les seuils de ces portes sont situés à moins de 2,13 mètres (ou 7 pieds) au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage

(j) L'emploi de panneaux démontable en tôle n'est toléré que dans la tranche des machines. Ces panneaux doivent toujours être en place avant l'appareillage; ils ne peuvent être enlevés à la mer, si ce n'est en cas d'impérieuse nécessité. Les précautions nécessaires doivent être prises au remontage pour rétablir la parfaite étanchéité du joint.

(k) Toutes les portes étanches doivent être fermées en cours de navigation sauf si le service du navire exige qu'elles soient ouvertes. Dans ce cas elles doivent toujours être prêtes à être immédiatement fermées.

(l) Si des tambours ou tunnels reliant les logements du personnel aux chaufferies ou disposés pour renfermer des tuyautages ou pour tout autre but, sont ménagés à travers les cloisons transversales étanches, ces tambours ou tunnels doivent être étanches et satisfaire aux prescriptions de la Règle 15. L'accès à l'une au moins des extrémités de ces tunnels ou tambours, si on s'en sert à la mer comme passage, doit être réalisé par un puits étanche d'une hauteur suffisante pour que son débouché soit au-dessus de la ligne de surimmersion. L'accès à l'autre extrémité peut se faire par une porte étanche du type exigé par son emplacement dans le navire. Aucun de ces tunnels ou tambours ne doit traverser la cloison de compartimentage immédiatement en arrière de la cloison d'abordage.

Lorsqu'il est prévu des tunnels ou tambours pour tirage forcé traversant les cloisons étanches transversales principales, le cas doit être spécialement examiné par l'Administration.

Règle 13.

Ouvertures dans le Bordé Extérieur au-dessous de la Ligne de Surimmersion.

(a) Le nombre d'ouvertures dans le bordé extérieur doit être réduit au minimum compatible avec les caractéristiques de base du navire et ses conditions normales d'utilisation.

(b) La disposition et l'efficacité des moyens de fermeture de toutes les ouvertures pratiquées dans le bordé extérieur du navire doivent correspondre au but à réaliser et à l'emplacement où ils sont fixés; ils doivent, d'une manière générale, être à la satisfaction de l'Administration.

(c) (i) Si, dans un entrepont, le bord inférieur de l'ouverture d'un hublot quelconque est au-dessous d'une ligne tracée sur le bordé parallèlement au livet du pont de cloisonnement, et ayant son point le plus bas à 2 1/2 p. 100 de la largeur du navire au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage, tous les hublots de cet entrepont doivent être des hublots fixes.

(ii) Tous les hublots dont les bords inférieurs sont en-dessous de la ligne de surimmersion, autres que ceux qui, par application du précédent alinéa, sont du type fixe, doivent être construits de telle sorte que nul ne puisse les ouvrir sans l'autorisation du Capitaine.

(iii) (a) Si, dans un entrepont le bord inférieur des hublots du type prévu à l'alinéa (c) (ii) ci-dessus, est situé au-dessous d'une ligne tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement, et ayant son point le plus bas à 1,37 m (ou 4 1/2 pieds) + 2,5 p. 100 de la largeur du navire, au-dessus de la flottaison au départ du port, tous les hublots de cet entrepont doivent être fermés de façon étanche et à clef avant l'appareillage et ils ne doivent pas être ouverts avant que le navire n'entre dans un port. Il y aura lieu, le cas échéant, de tenir compte du fait que le navire est en eau douce.

(b) Les heures d'ouverture de ces hublots dans le port et de leur fermeture à clef avant le départ seront inscrites au journal de bord prescrit par l'Administration.

(c) Si un ou plusieurs hublots sont situés de telle façon que les prescriptions de l'alinéa (c) (iii) (a) leur soient applicables lorsque le navire est à sa ligne de charge maximum de compartimentage, l'Administration peut préciser le tirant d'eau moyen le plus élevé pour lequel les hublots en question auront le bord inférieur de leur ouverture au-dessus de la ligne tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement et ayant son point le plus bas à 1,37 m (4 1/2 pieds), plus 2,5 p. 100 de la largeur du navire au-dessus de la flottaison du navire correspondant à ce tirant d'eau moyen et pour lequel, par conséquent, il sera permis de prendre la mer sans fermer ces hublots à clef auparavant, et de les ouvrir en mer sous la responsabilité du capitaine au cours du voyage vers le port suivant. Dans les zones tropicales, telles qu'elles sont définies dans la Convention internationale de 1930 relative aux lignes de charge, ce tirant d'eau peut être augmenté de 305 millimètres (1 pied).

(*d*) Des tapes à charnière d'un modèle efficace et disposées de manière à pouvoir être aisément et effectivement fermées et verrouillées étanches, doivent être installées sur tous les hublots, sous réserve du fait que, sur l'arrière du huitième de la longueur du navire à partir de la perpendiculaire avant, et au-dessus d'une ligne tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement, et ayant son point le plus bas à 3,66 m (ou 12 pieds) + 2,5 p. 100 de la largeur du navire au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage, les tapes peuvent être amovibles dans les locaux réservés aux passagers, autres que ceux réservés aux passagers d'entrepont, à moins que, en vertu de la Convention Internationale de 1930 relative aux Lignes de charge, elles ne doivent être inamovibles. Ces tapes amovibles doivent être déposées à proximité des hublots qu'elles sont destinées à fermer.

(*e*) Les hublots et leurs tapes qui ne sont pas accessibles en cours de navigation doivent être fermés et condamnés avant l'appareillage.

(*f*) (i) Aucun hublot ne peut être établi dans les locaux affectés exclusivement au transport de marchandises ou de charbon.

(ii) Des hublots pourront toutefois être installés dans des espaces affectés alternativement au transport de marchandises ou de passagers, mais ils seront construits de telle façon que personne ne puisse ouvrir ces hublots ou leurs tapes sans l'autorisation du Capitaine.

(iii) Si des marchandises sont transportées dans ces espaces, les hublots et leurs tapes seront fermés à clef et de façon étanche avant que les marchandises ne soient chargées, et la fermeture et le verrouillage des hublots et des tapes feront l'objet d'une mention au journal de bord prescrit par l'Administration.

(*g*) Aucun hublot à ventilation automatique ne peut être établi dans le bordé extérieur du navire au-dessous de la ligne de surimmersion, sans autorisation spéciale de l'Administration.

(*h*) Le nombre de dalots, tuyaux de décharge sanitaire et autres ouvertures similaires dans le bordé extérieur, doit être réduit au minimum, soit en utilisant chaque orifice de décharge pour le plus grand nombre possible de tuyaux, sanitaires ou autres, soit de toute autre manière satisfaisante.

(*i*) (i) Toutes les prises d'eau et décharges dans le bordé extérieur doivent être disposées de façon à empêcher toute introduction accidentelle d'eau dans le navire.

(ii) (*a*) Sous réserve des dispositions de l'alinéa (*i*) (iii), chaque décharge séparée partant de locaux situés au-dessous de la ligne de surimmersion et traversant le bordé extérieur, doit être pourvue, soit d'un clapet automatique de non-retour muni d'un moyen de fermeture directe, manœuvrable d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement, soit de deux soupapes automatiques de non-retour sans moyen de fermeture direct, pourvu que la plus élevée soit placée de telle sorte qu'elle soit toujours accessible pour être visitée dans les circonstances de service, et d'un type normalement fermé.

(*b*) Lorsqu'on emploie des valves à commande de fermeture directe, les postes de manœuvre au-dessus du pont de cloisonnement doivent toujours être facilement accessibles et ils doivent comporter des indicateurs d'ouverture et de fermeture.

(iii) Les prises d'eau et décharges principales et auxiliaires communiquant avec les machines seront pourvues de robinets et de vannes interposées, à des endroits facilement accessibles, entre les tuyaux et le bordé extérieur, ou entre les tuyaux et les caissons fixés sur le bordé extérieur.

(*j*) (i) Les coupées, portes de chargement et sabords à charbon situés au-dessous de la ligne de surimmersion doivent être de résistance suffisante. Ils doivent être efficacement fermés et assujettis avant l'appareillage et rester fermés pendant la navigation.

(ii) Ces ouvertures ne seront en aucun cas situées de façon que leur point le plus bas se trouve au-dessous de la ligne de charge maximum de compartimentage.

(*k*) (i) Les ouvertures intérieures des manches à escarbilles, manches à saletés, etc., doivent être pourvues d'un couvercle efficace.

(ii) Si ces ouvertures sont situées au-dessous de la ligne de surimmersion, le couvercle doit être étanche, et on doit, en outre, installer dans la manche un clapet de non-retour placé dans un endroit accessible au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage. Quand on ne se servira pas de la manche, le couvercle et le clapet devront être fermés et assujettis en place.

Règle 14.

Construction et Epreuves Initiales des Portes Etanches, Hublots, etc.

(*a*) (i) Le tracé, les matériaux utilisés et la construction des portes étanches, hublots, coupées, sabords à charbon, portes de chargement, soupapes, tuyaux, manches à escarbilles et à saletés visés dans les présentes Règles doivent être à la satisfaction de l'Administration.

(ii) Le cadre des portes étanches verticales ne doit présenter à sa partie inférieure aucune rainure où pourrait se loger de la poussière risquant d'empêcher la porte de se fermer convenablement.

(iii) Les portes étanches donnant directement accès à des espaces contenant du charbon en soute doivent être, ainsi que leurs cadres, construites en acier moulé ou forgé.

(iv) Les robinets ou vannes de plus de 76 millimètres (ou 3 pouces) de diamètre intérieur, pour les prises d'eau et décharges principales et auxiliaires desservant la machinerie, doivent être en acier ou en bronze, selon le cas, ou en toute autre matière peu fragile agréée.

(v) Il ne doit pas être employé de fonte ordinaire pour les autres robinets et vannes, de quelques dimensions que ce soit, quand ils sont disposés sur le bordé extérieur au-dessous du pont de cloisonnement, ou quand ils intéressent les arrangements relatifs au compartimentage du navire.

(*b*) Toute porte étanche doit être soumise à un essai à l'eau sous une pression correspondant à la hauteur d'eau jusqu'à la ligne de surimmersion. Cet essai doit être fait avant l'entrée en service du navire, soit avant, soit après mise en place de la porte à bord.

Règle 15.

Construction et Epreuves Initiales des Ponts Etanches, Tambours, etc.

(*a*) Lorsqu'ils sont étanches, les ponts, tambours, tunnels, quilles tubulaires, et manches de ventilation, doivent être d'un échantillonnage équivalent à celui des cloisons étanches placées au même niveau. Le mode de construction utilisé pour assurer l'étanchéité de ces éléments, ainsi que les dispositifs adoptés pour la fermeture des ouvertures qu'ils comportent, doivent être à la satisfaction de l'Administration. Les manches de ventilation et les tambours étanches doivent s'élever au moins jusqu'au niveau du pont de cloisonnement.

(*b*) Lorsqu'ils sont étanches, les tambours, tunnels et manches de ventilation, doivent être soumis à une épreuve d'étanchéité à la lance après leur construction; l'essai des ponts étanches peut être effectué soit à la lance, soit en les recouvrants d'eau.

Règle 16.

Hublots et Autres Ouvertures, etc., au-dessus de la Ligne de Surimmersion.

a) Les hublots, les portes de coupées, les portes de chargement, les sabords à charbon, et autres dispositifs fermant les ouvertures pratiquées dans le bordé extérieur au-dessus de la ligne de surimmersion, doivent être convenablement dessinés et construits et présenter une résistance suffisante, eu égard au compartiment dans lequel ils sont placés et à leur position par rapport à la ligne de charge maximum de compartimentage.

b) Le pont de cloisonnement ou un autre pont situé au-dessus doit être étanche, en ce sens que, dans des circonstances de mer ordinaire, il ne laisse pas l'eau pénétrer de haut en bas. Toutes les ouvertures pratiquées dans le pont exposé à la mer doivent être pourvues de surbaux de hauteur et de résistance suffisantes, et munies de moyens de fermeture efficaces permettant de les fermer rapidement et de les rendre étanches à la mer.

c) Des sabords de décharge à la mer et (ou) des dalots doivent être installés pour évacuer rapidement l'eau des ponts exposés à la mer en toutes circonstances de mer.

Règle 17.

Moyens de Pompage.

a) Tout navire doit être pourvu d'une installation de pompage efficace permettant d'épuiser et d'assécher, dans la mesure pratiquement possible, à la suite d'une avarie, un compartiment étanche quelconque, que le navire soit droit ou incliné. A cet effet, des aspirations latérales sont en général nécessaires, sauf dans les parties resserrées aux extrémités du navire, où une seule aspiration peut être considérée comme suffisante. Dans les compartiments qui ne sont pas d'une forme usuelle, des aspirations supplémentaires peuvent être exigées. On prendra les dispositions nécessaires pour assurer l'écoulement de l'eau vers les aspirations du compartiment. Des moyens efficaces doivent être prévus pour l'épuisement de l'eau des cales frigorifiques.

b) (i) Sauf dispositions contraires dans une autre partie de la présente Règle, les navires doivent être pourvus d'au moins trois pompes actionnées par une source d'énergie et reliées au collecteur principal d'aspiration, l'une d'entre elles pouvant être conduite par la machine principale. Quand le critérium de service est égal ou supérieur à 30, une pompe indépendante supplémentaire, actionnée par une source d'énergie, doit être prévue. Sur les navires de moins

de 91,5 mètres (300 pieds) de longueur, ayant un critérium de service inférieur à 30, une des pompes indépendantes peut être remplacée par deux pompes à bras à manivelle, efficaces, placées, l'une à l'avant, l'autre à l'arrière.

(ii) Le tableau ci-dessous donne le nombre de pompes exigibles:

Longueur du navire	Moins de 91,5 m (ou 300 pieds).		91,5 m (ou 300 pieds) et au-dessus.	
Critérium de service	Moins de 30.	30 et au-dessus.	Moins de 30.	30 et au-dessus.
Pompes à bras (peuvent être remplacées par une pompe indépendante	2	»	»	»
Pompe conduite par la machine principale (peut être remplacée par une pompe indépendante)	1	1	1	1
Pompes indépendantes	1	3	2	3

(iii) Les pompes sanitaires, les pompes de ballast ou de service, peuvent être considérées comme des pompes de cale indépendantes si elles sont pourvues des liaisons nécessaires avec le réseau du tuyautage de cale.

(c) S'il est pratiquement possible, les pompes de cale actionnées par une source d'énergie doivent être placées dans des compartiments étanches séparés et situés ou disposés de telle sorte qu'une même avarie ne puisse vraisemblablement pas en amener l'envahissement rapide simultané. Si les machines et les chaudières sont dans deux ou plus de deux compartiments étanches, les pompes utilisables comme pompes de cale doivent, autant qu'il est possible, être réparties dans ces divers compartiments.

(d) Sur les navires de 91,5 mètres (300 pieds) de longueur ou davantage, ou dont le critérium de service est égal ou supérieur à 30, toutes mesures nécessaires doivent être prises pour qu'une au moins des pompes mues par une source d'énergie puisse être utilisée normalement au cas où le navire à la mer viendrait à être envahi. Cette condition sera considérée comme remplie si:

(i) Une des pompes exigées est une pompe de secours d'un type submersible éprouvé, ayant sa source d'énergie située au-dessus du pont de cloisonnement,

ou si:

(ii) les pompes et les sources d'énergie correspondantes sont réparties sur la longueur du navire de telle manière que, pour tout envahissement que le navire doit être en mesure de supporter, une pompe au moins située dans un compartiment exempt d'avarie puisse être utilisée.

(e) Chaque pompe de cale, qu'elle soit à bras ou actionnée par une source d'énergie, à l'exception de celles qui sont prévues pour les coquerons seulement, doit être disposée pour aspirer dans une cale quelconque ou un compartiment quelconque de la tranche des machines.

(f) (i) Chaque pompe de cale indépendante mue par une source d'énergie doit être capable d'imprimer à l'eau, dans le collecteur principal d'aspiration, une vitesse d'au moins 122 mètres (ou 400 pieds) par minute. Les pompes de cale indépendantes actionnées par une source d'énergie et placées dans la tranche des machines, doivent avoir des aspirations directes dans les divers compartiments de cette tranche, avec cette réserve qu'il ne peut être exigé plus de deux aspirations pour l'un quelconque de ces compartiments. L'Administration peut exiger que les pompes de cale indépendantes actionnées par une source d'énergie et placées dans d'autres compartiments aient des aspirations directes séparées. Les aspirations directes doivent être convenablement disposées et celles qui sont situées dans un compartiment de la tranche des machines doivent être d'un diamètre au moins égal à celui du collecteur principal d'aspiration.

(ii) Sur les navires chauffant au charbon, on doit installer dans la chaufferie, en sus des autres aspirations prévues par la présente Règle, un tuyau d'aspiration flexible, de diamètre convenable et de longueur suffisante, qui puisse être relié à l'aspiration d'une pompe indépendante mue par une source d'énergie.

(g) Les pompes de circulation principales doivent avoir des aspirations directes munies de clapets de non-retour au point d'aspiration le plus bas de la chambre des machines, et d'un diamètre au moins égal aux deux tiers de celui de la prise d'eau principale à la mer. Si le combustible est, ou peut être du charbon, et s'il n'y a pas de cloison étanche entre les machines et les chaudières, une pompe de circulation au moins doit pouvoir refouler directement à la mer, ou bien un tuyautage direct doit être installé allant à la décharge principale. Les tiges de commande de la prise d'eau et des soupapes d'aspiration doivent monter nettement au-dessus du parquet des machines.

(h) (i) Le tuyautage desservant les pompes exigées pour l'épuisement des compartiments des machines ou des cales à marchandises doit être entièrement distinct du tuyautage employé pour le remplissage ou l'épuisement des compartiments à eau ou à combustible liquide.

(ii) L'emploi de tuyaux de plomb est interdit à l'intérieur et au-dessous des soutes à charbon et des soutes à combustible liquide, ainsi que dans les compartiments des machines et dans les chaufferies, y compris les locaux renfermant des pompes à combustible liquide ou des caisses de décantation.

(i) L'Administration doit établir des règles pour le calcul du diamètre du collecteur principal et de ses branchements. Pour la détermination approchée du diamètre du collecteur principal d'aspiration, on pourra employer les formules suivantes:

$$d = \sqrt{\frac{L\,(B + D)}{2500}} + 1$$

où

d = diamètre intérieur du collecteur principal en pouces
L = longueur (en pieds) du navire
B = largeur (en pieds) du navire
D = creux hors membres (en pieds) du navire, mesuré au pont de cloisonnement.

ou

$$d = 1{,}68\,\sqrt{L\,(B + D)} + 25$$

où

d = diamètre intérieur du collecteur principal en millimètres
L = longueur (en mètres) du navire
B = largeur (en mètres) du navire
D = creux hors membres (en mètres) du navire, mesuré au pont de cloisonnement.

(j) La disposition du tuyautage des cales et du tuyautage des ballasts doit être telle que l'eau ne puisse passer de la mer ou des ballasts dans les compartiments des machines ou dans les cales à marchandises, ni d'un compartiment quelconque dans un autre. On doit prendre en particulier des mesures pour éviter qu'une cale à eau ayant des aspirations sur le tuyautage de cale et sur celui des ballasts ne puisse, par inadvertance, être remplie d'eau de mer quand elle contient des marchandises, ou vidée par un tuyau de cale quand elle contient du lest liquide.

(k) Des mesures doivent être prises pour qu'un compartiment desservi par une aspiration de cale ne puisse être envahi dans l'hypothèse où le tuyau correspondant viendrait à être brisé, ou avarié dans un autre compartiment par collision ou par échouage. A cette fin, lorsque le tuyau en question se trouve, en une partie quelconque du navire, à une distance du bordé inférieure à un cinquième de la largeur du navire, mesurée perpendiculairement au plan longitudinal au niveau de la ligne de charge maximum de compartimentage, ou dans une quille tubulaire, il doit être pourvu d'un clapet de non-retour dans le compartiment contenant l'aspiration.

(l) Tous les robinets, vannes, boîtes de distribution, faisant partie du système d'épuisement des cales, doivent être placés en des endroits où ils soient toujours accessibles dans les circonstances normales. Ils doivent être disposés de telle sorte qu'en cas d'envahissement d'un compartiment, on puisse faire aspirer une pompe de cale dans un compartiment quelconque. S'il n'y a qu'un réseau de tuyaux commun à toutes les pompes, les vannes et robinets qu'il est nécessaire de manœuvrer pour régler les aspirations de cale doivent pouvoir être commandés d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement. Si, en plus du réseau principal de tuyautage de cale, il y a un réseau de secours, il doit être indépendant du réseau principal, et disposé de telle sorte qu'une pompe puisse aspirer dans un compartiment quelconque en cas d'envahissement.

Règle 18.

Essais de stabilité pour Navires à passagers et Navires de charge.

(a) Les navires à passagers et les navires de charge doivent subir, après leur achèvement, un essai permettant de déterminer les éléments de leur stabilité. Le capitaine recevra à ce sujet tous les renseignements qui lui sont nécessaires pour utiliser convenablement le navire, et un exemplaire de ces renseignements sera remis à l'Administration.

(b) L'administration peut dispenser un navire donné de cet essai de stabilité pourvu qu'on dispose des éléments de base déduits de l'essai de stabilité d'un navire identique et qu'il soit établi à la satisfaction de l'Administration que tous les renseignements relatifs à la stabilité du navire en cause peuvent être valablement utilisés.

Règle 19.

Manœuvres et Inspections périodiques des Portes Etanches, etc.

(*a*) Sur tout navire neuf ou existant, il doit être procédé hebdomadairement à des exercices de manœuvre des portes étanches, des hublots, des robinets ou vannes et des organes de fermeture des dalots, des manches à escarbilles et des manches à saletés. Sur les navires effectuant des voyages dont la durée excède une semaine, un exercice complet doit avoir lieu avant l'appareillage, et d'autres ensuite pendant la navigation, à raison d'un au moins par semaine; toutefois, les portes étanches dont la manœuvre comporte l'emploi d'une source d'énergie et les portes à charnières des cloisons transversales principales doivent être manœuvrées quotidiennement, lorsqu'elles sont utilisées à la mer.

(*b*) Les portes étanches, y compris les mécanismes et indicateurs correspondants, ainsi que les soupapes dont la fermeture est nécessaire pour rendre un compartiment étanche, et toutes celles qui commandent la manœuvre des traverses d'équilibrage utilisables en cas d'avarie, doivent être périodiquement inspectées à la mer à raison d'une fois au moins par semaine.

Règle 20.

Mentions au Journal de Bord.

(*a*) Sur tout navire neuf ou existant, les portes à charnières, panneaux démontables, hublots, coupées, portes de chargement, sabords à charbon et autres ouvertures qui doivent rester fermées pendant la navigation, en application des présentes Règles, doivent être fermés avant l'appareillage. Mention des heures de fermeture de tous ces organes et des heures auxquelles auront été ouverts ceux dont les présentes Règles permettent l'ouverture, doit être faite au journal de bord prescrit par l'Administration.

(*b*) Mention de tous exercices et de toutes inspections prescrits par la Règle 19 ci-dessus doit être faite au journal de bord; toute défectuosité constatée y est explicitement notée.

PARTIE C. — INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES

(La partie C s'applique seulement aux navires à passagers.)

Règle 21.

Généralités.

(*a*) Les installations électriques doivent être telles que:

(i) Les services essentiels pour le maintien de la sécurité soient assurés en toutes circonstances nécessitant des mesures de secours;

(ii) La sécurité des passagers, de l'équipage et du navire soit assurée à l'égard des accidents d'origine électrique.

(*b*) Tout navire sur lequel l'électricité constitue le seul moyen d'assurer les services auxiliaires indispensables à sa propulsion et à sa sécurité, doit être pourvu d'au moins deux groupes électrogènes principaux. La puissance de ces groupes doit être telle qu'il soit encore possible d'assurer le fonctionnement desdits services en cas d'arrêt de l'un des groupes.

Règle 22.

Source d'Energie de Secours.

(*a*) Une source autonome d'énergie électrique doit être placée au-dessus du pont de cloisonnement. Elle doit être située en dehors des tambours de l'appareil propulsif. L'énergie disponible doit être suffisante pour alimenter tous les services que l'Administration considère comme nécessaires à la sécurité des passagers et de l'équipage, au cas où des mesures de secours doivent être prises, compte tenu des services qui peuvent avoir à fonctionner simultanément. On prendra spécialement en considération l'éclairage de secours aux postes d'embarquement sur le pont et à l'extérieur le long du bord, dans toutes les coursives, escaliers et échappées, dans les compartiments des machines et dans les postes de sécurité définis à la Règle 26, ainsi que l'alimentation des feux de navigation, si ceux-ci sont exclusivement électriques. L'énergie doit être assurée et maintenue pendant 36 heures. Toutefois, dans le cas de navires effectuant régulièrement des voyages de courte durée, l'Administration peut accepter une alimentation réduite si elle estime qu'on obtient ainsi le même degré de sécurité. La source d'énergie de secours peut être:

Soit, (i) une batterie d'accumulateurs capable de supporter la charge de secours sans avoir besoin d'être rechargée et sans chute excessive de tension;

Soit, (ii) une génératrice entraînée par un type approprié de moteur à allumage par compression, muni d'une alimentation indépendante de combustible et d'un système de démarrage approuvé par l'Administration. Le combustible utilisé ne doit pas avoir un point éclair inférieur à 43,3° C. (ou 110° F.).

(*b*) L'installation de secours doit être réalisée de manière qu'elle puisse fonctionner efficacement lorsque le navire a une bande de 22°,5 avec, simultanément ou non, un angle d'assiette de 10°.

(*c*) (i) Quand l'énergie électrique de secours provient d'une batterie d'accumulateurs, des dispositions doivent être prises pour assurer la mise en marche automatique d'un éclairage de secours en cas de défaillance de l'alimentation normale.

(ii) Quand l'énergie électrique de secours est fournie par une génératrice, on doit prévoir comme source temporaire de secours une batterie d'accumulateurs de capacité suffisante pour

(*a*) alimenter un éclairage de secours pendant une demi-heure sans arrêt; et

(*b*) permettre la manœuvre des portes étanches (dans le cas où celle-ci est électrique), mais sans qu'il soit nécessaire de les fermer toutes simultanément.

Les dispositifs doivent être tels que la source d'énergie de secours temporaire puisse se mettre en marche automatiquement en cas de défaillance de l'alimentation normale.

(iii) Toutes mesures doivent être prises pour assurer la vérification à intervalles réguliers des dispositifs automatiques.

(*d*) Les moteurs actionnant les appareils à gouverner à commande électrique doivent être pourvus de deux groupes de canalisations venant du tableau principal. Chaque groupe de canalisations doit avoir une section suffisante pour alimenter tous les moteurs qui peuvent avoir à fonctionner simultanément. Les groupes de canalisations doivent être écartés sur toute leur longueur aussi largement que possible. Les circuits et moteurs précités ne doivent être protégés que contre les courts-circuits.

Règle 23.

Précautions pour la Sécurité des Passagers et de l'Equipage.

(*a*) (i) Toutes les parties métalliques découvertes des machines et de l'équipement électrique qui ne sont pas destinées à être sous tension, mais sont susceptibles de le devenir par suite d'un défaut, doivent être mises à la masse (à la coque). Tout appareil doit être construit et monté de manière à éviter tout danger d'accident dans les conditions normales d'utilisation.

(ii) Les carcasses métalliques de toutes les lampes portatives, de tous les outils et accessoires similaires faisant partie de l'équipement électrique du navire et fonctionnant sous une tension de 100 volts ou plus, doivent être mises à la masse (à la coque) par un conducteur convenable logé dans le câble d'alimentation.

(*b*) Les tableaux électriques de type ouvert doivent être installés de manière à offrir un accès facile, devant et derrière, sans danger pour le personnel préposé. Les côtés et l'arrière de ces tableaux doivent être convenablement protégés; il devra y avoir un tapis ou un caillebotis non-conducteur. Les pièces découvertes, dont la tension par rapport à la masse dépasse 250 volts en courant continu ou 150 volts en courant alternatif, ne doivent pas être installées sur l'avant des panneaux d'interrupteurs ou des panneaux d'appareils de manœuvre ou de contrôle d'un tableau électrique.

Règle 24.

Précautions contre l'Incendie.

(*a*) Le retour par la coque ne doit pas être utilisé pour les circuits de force, de chauffage et d'éclairage.

(*b*) Les systèmes de distribution doivent être construits de telle manière qu'un incendie dans une quelconque des tranches verticales principales d'incendie ne mette pas obstacle au fonctionnement des services essentiels dans n'importe quelle autre tranche verticale principale d'incendie. Cette exigence sera considérée comme satisfaite si les circuits principaux et les circuits de secours, traversant une tranche quelconque, sont séparés à la fois verticalement et horizontalement par un espace aussi large que possible.

(*c*) (i) Toutes les gaines et armures métalliques des câbles doivent être continues au sens électrique du terme et mises à la masse (à la coque).

(ii) Si les câbles ne sont ni sous gaine métallique ni armés, et qu'il puisse y avoir risque d'incendie par suite d'un défaut d'origine électrique, l'Administration exigera que des précautions spéciales soient prises.

(iii) L'Administration peut imposer, en vue de prévenir l'incendie, des câbles sous gaine métallique ou armés dans certains compartiments ou certaines zones du navire.

(*d*) (i) Les jonctions de tous les conducteurs, à l'exception des circuits de transmission à bas voltage, doivent se faire exclusivement dans des boîtes de jonction ou dans des boîtes de connexion de câbles. Toutes ces boîtes ou accessoires de câblage doivent être construits de manière à empêcher la propagation d'un feu prenant sa source à l'intérieur de ces boîtes ou accessoires.

(ii) Les appareils d'éclairage doivent être disposés de manière à éviter une élévation de température qui pourrait endommager le câblage et à empêcher que les matériaux environnants ne s'échauffent exagérément.

(e) Le câblage doit être supporté de manière à éviter l'usure par frottement ou toute autre détérioration.

(f) A l'exception du cas prévu au paragraphe (d) de la Règle 22, chaque circuit séparé doit être protégé contre les surcharges. L'intensité admissible de chaque circuit doit être indiquée de façon permanente, ainsi que le calibre ou le réglage du dispositif approprié de protection contre les surcharges.

(g) (i) Les batteries d'accumulateurs doivent être convenablement abritées et les compartiments principalement destinés à les contenir doivent être correctement construits et efficacement ventilés.

(ii) Des dispositifs susceptibles de produire des arcs électriques ne doivent pas être installés dans un compartiment affecté principalement aux batteries d'accumulateurs, à moins que ces dispositifs ne soient du type antidéflagrant.

Partie D. — Protection contre l'incendie dans les locaux habités et les locaux de service

(La Partie D s'applique aux navires à passagers seulement.)

Règle 25.

Application et dispositions générales.

(a) L'application de cette partie du présent Chapitre fait l'objet d'une réserve pour les navires ne transportant pas plus de 36 passagers. Ces navires ne sont soumis qu'aux Règles 28 et 29, à condition que, tout en répondant aux dispositions du paragraphe (b) de la Règle 50, ils soient pourvus d'un dispositif de détection d'incendie d'un type approuvé par l'Administration, dispositif qui indiquera automatiquement en un ou plusieurs postes ou emplacements du navire, où ces indications peuvent être rapidement observées par les officiers et l'équipage, la présence ou les signes, ainsi que la localisation, d'un incendie dans tous les locaux fermés réservés à l'usage ou au service des passagers et de l'équipage, à l'exception des locaux qui ne présentent pas de risque important d'incendie.

(b) La structure principale, y compris les ponts et roofs, doit être en acier, sauf dans des cas spéciaux où l'Administration pourra autoriser l'emploi de tout autre matériau approprié.

Cette structure doit être divisée en tranches verticales principales par des cloisons du type « A » (définies plus loin), ces tranches étant subdivisées elles-mêmes par des cloisons similaires assurant la protection des accès verticaux ou constituant les séparations entre les locaux habités et la tranche des machines d'une part et les locaux à marchandises, locaux de service et autres locaux d'autre part. En outre, en plus des services de rondes, des dispositifs d'alarme et d'extinction d'incendie tels qu'ils sont prescrits dans la partie « E » du présent Chapitre, l'une ou l'autre des méthodes suivantes de protection, ou toute combinaison de ces méthodes acceptée par l'Administration, doit être appliquée dans les locaux habités et les locaux de service, afin d'éviter la propagation d'un début d'incendie en dehors du local où il a pris naissance.

Méthode I. — Construction du cloisonnement divisionnaire intérieur suivant type « B » (défini plus loin) généralement sans dispositifs de détection ou d'extinction par pulvérisation d'eau dans les locaux habités et locaux de service.

Méthode II. — Installation d'un dispositif automatique d'alarme et de pulvérisation d'eau pour la détection et l'extinction de l'incendie dans tous les locaux où un incendie risque de se déclarer, sans aucune restriction en général quant au type de cloisonnements subdivisionnaires à l'intérieur des zones ainsi protégées.

Méthode III. — Construction, à l'intérieur de chacune des tranches verticales, d'une réseau de cloisonnements, constitué par des cloisons des types « A » et « B », réparties selon l'importance, les dimensions et la nature des divers compartiments, avec un système automatique de détection d'incendie dans tous les locaux où un incendie risque de se déclarer, et avec une utilisation restreinte de matériaux et d'accessoires d'emménagement combustibles ou très inflammables, et en général sans installation d'un dispositif automatique d'extinction par pulvérisation d'eau.

Les prescriptions détaillées figurent dans les Règles 27 à 44 dont les titres indiquent la méthode ou les méthodes auxquelles elles doivent s'appliquer.

Règle 26.

Définitions.

Partout où dans ce Chapitre se présentent les expressions ci-dessous, elles doivent être interprétées comme suit:

(a) « Matériau Incombustible » signifie un matériau qui ne brûle ni n'émet de vapeurs inflammables en quantité suffisante pour s'enflammer au contact d'une flamme pilote, quand il est porté à une température d'environ 750° C. (ou 1.382° F.). Tout autre matériau est considéré comme « Matériau Combustible ».

(b) « L'essai au feu standard » est un essai au cours duquel, dans le four d'essai, on réalise approximativement les températures suivantes en fonction du temps:

Au bout des 5 premières minutes — 538° C. (ou 1.000° F.).
Au bout des 10 premières minutes — 704° C. (ou 1.300° F.).
Au bout des 30 premières minutes — 843° C. (ou 1.550° F.).
Au bout des 60 premières minutes — 927° C. (ou 1.700° F.).

(c) Les Cloisons Type « A » ou « Cloisons Coupe-feu », sont constituées par des cloisons et des ponts conformes aux dispositions suivantes:

(i) Elles doivent être construites en acier ou autre matériau équivalent;

(ii) Elles doivent être convenablement armaturées.

(iii) Elles doivent être construites de façon à pouvoir empêcher le passage de la fumée et des flammes à la fin de l'essai d'une heure au feu standard.

(iv) Elles doivent présenter un degré d'isolation suivant des règles établies par l'Administration, compte tenu de la nature des locaux contigus. En règle générale, lorsque des cloisons et des ponts de ce genre sont exigés pour constituer des cloisonnements résistant au feu entre des locaux dont l'un ou l'autre comportent des lambourdages, des revêtements en bois, ou d'autres matériaux combustibles en contact avec la cloison, ils doivent être isolés de telle façon, que s'ils sont soumis pendant une heure à l'essai au feu standard, la température moyenne de la surface non exposée, quelle que soit celle-ci, n'augmente à aucun moment au cours de l'essai de plus de 139° C. (ou 250° F.) au-dessus de la température initiale, et que la température en un point quelconque ne s'élève pas de plus de 180° C. (ou 325° F.) au-dessus de la température initiale. L'isolation peut être réduite ou supprimée complètement aux endroits où l'Administration reconnait qu'il y a un risque d'incendie moindre.

(d) Les cloisons Type « B » ou cloisons écrans retardant la propagation de l'incendie, sont constituées par des cloisons construites de manière à pouvoir empêcher le passage des flammes jusqu'à la fin de la première demi-heure de l'essai au feu standard. En outre, elles doivent présenter un degré d'isolation conforme aux exigences de l'Administration, compte tenu de la nature des locaux avoisinants. En règle générale, lorsque des cloisons de ce genre sont exigées pour constituer des cloisonnements retardant la propagation de l'incendie entre des cabines, elles doivent être construites en matériaux qui, soumis pendant la première période d'une demi-heure à l'essai au feu standard, empêcheront la température de la face non-exposée, quelle que soit celle-ci, de s'élever, au cours de l'essai, de plus de 139° C. (ou 250° F.) au-dessus de la température initiale. Lorsque les panneaux constitutifs sont en matériaux incombustibles, il suffira de vérifier que la condition d'élévation de température mentionnée ci-dessus est réalisée au bout des quinze premières minutes de l'essai au feu standard, mais l'essai devra être poursuivi jusqu'à la fin des trente minutes, afin de vérifier, de la manière habituelle, l'intégrité du panneau.

L'isolation peut être réduite ou supprimée complètement lorsque l'Administration reconnait qu'il y a un moindre risque d'incendie

(e) Les « Tranches Verticales Principales » sont les zones qui résultent de la division de la coque, de la superstructure et des roofs par des cloisons principales résistant au feu. Leur longueur moyenne, au-dessus du pont de cloisonnement, ne dépasse pas en règle générale 40 mètres (ou 131 pieds).

(f) Les « Postes de Sécurité » sont les locaux dans lesquels sont placés les appareils de radio, ou les appareils principaux de navigation, ou les installations centrales de détection et de signalisation d'incendie, ou la génératrice de secours.

(g) Les « Locaux Habités » comprennent les locaux de réunion, les coursives, les locaux sanitaires, les cabines, les bureaux, les locaux affectés à l'équipage, les salons de coiffure, les offices isolés, armoires de service ou locaux similaires.

(h) Les « Locaux de Réunion » sont les parties des locaux habités qui comprennent les halls, salles à manger, salons et autres locaux similaires, isolés de l'extérieur du navire d'une façon permanente.

(i) Les « Locaux de Service » comprennent les cuisines, les offices principaux, les magasins (sauf les offices isolés et les armoires de service), les soutes à dépêches, les soutes à valeurs et les locaux similaires, ainsi que les entourages de descente qui y conduisent.

(j) Les « Locaux à Marchandises » comprennent tous les locaux utilisés pour les marchandises (y compris les citernes à fret liquide) ainsi que les entourages de panneaux qui y aboutissent.

(k) Les « Locaux de Machines » comprennent tous les locaux contenant l'appareil propulsif, les machines auxiliaires ou les machines frigorifiques, les chaudières, les pompes, les ateliers, les génératrices, les installations de ventilation et de conditionnement d'air, les postes de mazoutage et les locaux similaires, ainsi que les entourages des panneaux qui y aboutissent.

(*l*) « Acier ou autre Matériau équivalent ». Toutes les fois que se présentent les mots « acier ou autre matériau équivalent » il faut comprendre tout matériau qui, de lui-même ou par isolation, possède des propriétés d'intégrité équivalentes à celles de l'acier, après avoir été exposé au feu pendant le temps exigé (par exemple l'aluminium, isolé de manière appropriée).

Règle 27.

Structure (*Méthodes I, II et III*).

La coque, les superstructures, les cloisons de structure, les ponts et les roofs doivent être construits en acier, sauf dans les cas spéciaux où l'Administration pourra autoriser l'emploi de tout autre matériau approprié.

Règle 28.

Tranches verticales principales (*Méthodes I, II et III*).

(*a*) La coque, les superstructures et les roofs doivent être divisés par des cloisons du type « A » en tranches verticales principales dont la longueur moyenne au-dessus du pont de cloisonnement ne doit pas, en règle générale, dépasser 40 mètres (ou 131 pieds). Là où des baïonnettes sont nécessaires, leur construction doit être du type « A ».

(*b*) Dans la mesure du possible, les portions de ces cloisons qui se trouvent au-dessus du pont de cloisonnement, doivent être à l'aplomb des cloisons étanches de compartimentage situées immédiatement au-dessous du pont de cloisonnement.

(*c*) Ces cloisons doivent s'étendre de pont à pont, jusqu'au bordé extérieur ou autres entourages.

(*d*) A bord des navires destinés à des services spéciaux, tels que le transport d'automobiles et de wagons de chemin de fer, sur lesquels la construction des cloisons de ce genre serait incompatible avec l'utilisation de ces navires, des moyens équivalents permettant de maîtriser et de localiser l'incendie seront admis en remplacement des dispositions réglementaires avec l'approbation spéciale de l'Administration.

Règle 29.

Ouvertures pratiquées dans les Cloisons des Tranches verticales principales d'Incendie.

(Méthodes I, II et III).

(*a*) Lorsque les cloisons des tranches verticales principales d'incendie sont percées pour le passage de câbles électriques, de tuyaux, de conduits, etc., ou pour des hiloires, des barrots ou autres éléments de la structure de la coque, des dispositions doivent être prises pour que la résistance de ces cloisons au feu ne soit pas compromise.

(*b*) Des volets de fermeture doivent être installés dans les conduits traversant les cloisons des tranches verticales principales d'incendie et doivent être munis d'un dispositif convenable de commande locale susceptible d'être manœuvré des deux côtés de la cloison. Les postes de manœuvre de ces écrans doivent être facilement accessibles et repérés en rouge. Des indicateurs d'ouverture et de fermeture doivent être installés.

(*c*) Toutes les ouvertures doivent être munies de moyens de fermeture attachés de manière permanente à la cloison et dont la résistance au feu doit être au moins égale à celle de cette cloison principale.

(*d*) La structure de toutes les portes et encadrements de portes dans les cloisons des tranches principales d'incendie, ainsi que les dispositifs permettant de maintenir ces portes fermées, doivent pouvoir résister au feu d'une manière au moins aussi efficace que les cloisons dans lesquelles ces portes sont pratiquées et doivent également pouvoir empêcher le passage de la fumée et des flammes. Il n'est pas nécessaire d'isoler les portes étanches.

(*e*) Chacune de ces portes doit pouvoir être ouverte de chaque côté de la cloison par une seule personne. Les portes d'incendie autres que les portes étanches doivent pouvoir se fermer d'elles-mêmes, avec un moyen simple et facile de déclenchement du verrouillage qui les maintient dans la position ouverte. Le type et les plans de ces portes doivent être approuvés par l'Administration.

Règle 30.

Cloisons situées à l'intérieur des Tranches verticales principales d'Incendie (*non exigées pour la Méthode* II).

(*a*) *Méthode* I.

A l'intérieur des locaux habités, toutes les cloisons d'entourage, autres que celles qui doivent être des cloisons du type « A », doivent être du type « B », et assemblées de manière à assurer l'intégrité de l'ensemble. L'Administration peut imposer, sur l'ensemble monté, un essai du maintien de cette intégrité au feu. Sur les navires qui transportent plus de 100 passagers, les cloisons de la classe « B » doivent être d'un matériau incombustible, qui peut cependant être revêtu d'un matériau combustible, en conformité avec la Règle 39.

Toutes les cloisons de coursives doivent s'étendre de pont à pont. Les ouvertures de ventilation seront autorisées dans les cloisons de coursives, de préférence dans la partie inférieure. Toutes les autres cloisons d'entourage doivent s'étendre de pont à pont dans le sens vertical, et jusqu'au bordé extérieur ou aux autres limites transversales, à moins que l'installation ne comporte des plafonds ou des revêtements incombustibles, auquel cas les cloisons peuvent se limiter aux plafonds ou revêtements.

(*b*) *Méthode III.*

A l'intérieur des locaux habités, les cloisons d'entourage, autres que celles qui doivent être constituées par des cloisons du type « A », doivent être du type « B », construites de manière à former un réseau continu de cloisons susceptibles de retarder la propagation de l'incendie, et à l'intérieur duquel la superficie d'un compartiment quelconque ne doit pas dépasser en général 120 mètres carrés (1300 pieds carrés), avec un maximum de 150 mètres carrés (1600 pieds carrés).

Tous les locaux publics sans cloisonnements intérieurs doivent être entourés de cloisons du type « B ». L'isolation des cloisons des types « A » et « B », sauf en ce qui concerne celles qui séparent les tranches verticales principales, les postes de sécurité, les entourages d'escalier et les coursives peut être supprimée partout où les cloisonnements constituent la partie extérieure du navire, ou quand le compartiment adjacent ne présente pas de risque d'incendie.

Toutes les cloisons de coursives doivent être constituées par des cloisons du type « B », et doivent s'étendre de pont à pont. Lorsqu'il n'y a pas de plafond, ou lorsque les plafonds sont construits d'un matériau incombustible, on autorisera des ouvertures de ventilation munies d'un grillage incombustible. Toutes les autres cloisons d'entourage doivent également s'étendre intégralement de pont à pont.

Les cloisonnements du type « B » doivent être d'un type à âme incombustible ou d'un type composite, comportant à l'intérieur des couches de feuilles d'amiante ou de matériaux incombustibles analogues, et la limite d'élévation de température à laquelle on se réfère dans les définitions des cloisons du type « B » à la Règle 26, doit être observée à la fin de l'essai de 30 minutes au feu standard.

Règle 31.

Séparation entre les locaux habités d'une part, et les locaux de machines, les locaux à marchandises et les locaux de service, d'autre part.

Les cloisons et ponts qui séparent les locaux habités des locaux de machines, des locaux à marchandises et des locaux de service, doivent être construits suivant le type des cloisons « A », et ces cloisons et ponts doivent avoir un degré d'isolation jugé satisfaisant par l'Administration intéressée, eu égard à la nature des locaux adjacents.

Règle 32.

Revêtements de Ponts.

(*Méthodes I, II et III*).

Les sous-couches constituant les revêtements des ponts à l'intérieur des locaux habités, des postes de sécurité, des escaliers et des coursives, doivent être en matériaux ne s'enflammant pas spontanément et approuvée par l'Administration.

Règle 33.

Protection des Escaliers.

(*a*) *Méthodes I et III.*

(i) Tous les escaliers doivent avoir une charpente en acier et être disposés dans des entourages constitués de cloisons du type « A », munis de moyens efficaces de fermeture de toutes les ouvertures, et s'étendant depuis le pont d'emménagement le plus bas jusqu'au moins à une hauteur d'où l'on peut accéder directement au pont découvert, sauf les exceptions suivantes:

(*a*) Il n'est pas nécessaire de prévoir d'entourage pour les escaliers qui desservent seulement deux entreponts, à condition que l'intégrité du pont découpé par la descente soit maintenue, au moyen de cloisons ou de portes convenables, dans l'un ou l'autre des deux entreponts.

(*b*) Des escaliers peuvent être installés sans entourage dans un local de réunion, à condition qu'ils se trouvent complètement à l'intérieur de ce local.

(ii) Les entourages d'escalier doivent avoir une communication directe avec les coursives et enclore une superficie suffisante pour empêcher l'embouteillage, compte tenu du nombre de personnes susceptibles de les utiliser en cas d'urgence. Ils doivent contenir le moins possible de locaux habités ou autres locaux fermés dans lesquels un incendie peut prendre naissance.

(iii) Les entourages d'escalier doivent avoir un degré d'isolation jugé satisfaisant par l'Administration, compte tenu de la nature des locaux adjacents.

Les dispositifs de fermeture des ouvertures des entourages d'escaliers doivent avoir une résistance au feu au moins aussi efficace que les cloisons dans lesquelles ces ouvertures sont pratiquées. Les portes, autres que les portes étanches, doivent pouvoir se fermer d'elles-mêmes, comme il est prescrit pour les cloisons des tranches verticales principales.

(b) *Méthode II.*

(i) Les escaliers principaux doivent avoir une charpente en acier et doivent se trouver dans des entourages constitués par des cloisons du type « A, » avec des moyens de fermeture à toutes les ouvertures depuis le pont d'emménagement le plus bas jusqu'au moins à une hauteur d'où l'on peut accéder directement au pont découvert, sauf les exceptions suivantes:

(a) Il n'est pas nécessaire de prévoir d'entourage pour les escaliers qui desservent seulement deux entreponts à condition que l'intégrité du pont découpé par la descente soit maintenue au moyen de cloisons ou de portes convenables, dans l'un ou l'autre des deux entreponts.

(b) Des escaliers peuvent être installés sans entourage dans un local de réunion, à condition qu'ils se trouvent entièrement à l'intérieur de ce local.

(ii) Les entourages d'escalier doivent avoir une communication directe avec les coursives et enclore une superficie suffisante pour empêcher l'embouteillage, compte tenu du nombre de personnes susceptibles de les utiliser en cas d'urgence. Ils doivent contenir le moins possible de locaux habités ou autres locaux fermés dans lesquels un incendie peut prendre naissance.

(iii) Les cloisons qui enferment les escaliers doivent avoir un degré d'isolation jugé satisfaisant par l'Administration, compte tenu de la nature des locaux adjacents. Les moyens de fermeture des ouvertures des entourages d'escaliers doivent avoir une résistance au feu au moins aussi efficace que les cloisons dans lesquelles ces ouvertures sont pratiquées. Les portes autres que les portes étanches doivent pouvoir se fermer d'elles-mêmes comme il est prescrit pour les cloisons des tranches verticales principales.

(iv) Les escaliers secondaires devront comporter des charpentes en acier, mais ne seront pas nécessairement à l'intérieur d'entourages, à condition que l'intégrité des ponts découpés par ces escaliers soit maintenue par l'installation de dispositifs d'extinction par pulvérisation dans ces escaliers.

Règle 34.

Protection des Ascenseurs et Monte-charge, Puits d'Eclairage, d'Aération, etc. (Méthodes I, II et III).

(a) Les cages des ascenseurs et monte-charge, les puits d'éclairage et d'aération desservant les locaux habités, etc., doivent être constitués de cloisons du type « A ». Les portes doivent être en acier ou en un autre matériau incombustible, et, lorsqu'elles sont fermées, doivent assurer une résistance au feu au moins aussi efficace que celle des entourages sur lesquels elles sont disposées.

(b) Les cages des ascenseurs doivent être disposées de manière à empêcher la fumée et les flammes de passer d'un entrepont à un autre et doivent être munies de dispositifs de fermeture, permettant de limiter le tirage et le passage des fumées. L'isolation des cages d'ascenseurs qui se trouvent à l'intérieur des entourages d'escaliers n'est pas obligatoire.

(c) Dans le cas où un puits d'aération ou d'éclairage communique avec plus d'un entrepont, et lorsque, suivant l'opinion de l'Administration, les fumées et les flammes risquent de passer d'un entrepont à l'autre, des écrans contre la fumée doivent être installés de manière que chacun des locaux se trouve isolé en cas d'incendie.

(d) Tous les autres conduits (par exemple, pour les câbles électriques) doivent être construits de façon à ne pas permettre à un incendie de se propager entre plusieurs entreponts ou plusieurs compartiments.

Règle 35.

Protection des Postes de Sécurité (Méthodes I, II et III).

Les postes de sécurité doivent être séparés des autres régions du navire par des cloisons et des ponts du type « A ».

Règle 36.

Protection des Magasins, etc. (Méthodes I, II et III).

Les cloisons d'entourage de soutes à bagages, soutes à dépêches, magasins à peinture, lampisteries, cuisines et autres locaux similaires doivent être du type « A ». Les locaux contenant des objets ou un matériel éminemment inflammables doivent être situés de manière à réduire le danger pour les passagers ou l'équipage en cas d'incendie.

Règle 37.

Fenêtres et Hublots.

(a) *Méthodes I et III.*

Toutes les fenêtres et hublots à l'intérieur des locaux habités doivent être construits avec des cadres en métal ou en un matériau équivalent. Le vitrage doit être assujetti dans un encadrement avec couvre-joints métalliques ou avec un dispositif équivalent. Toutes les fenêtres ou hublots ouvrant sur les coursives ou sur les escaliers doivent répondre aux prescriptions d'intégrité des cloisons sur lesquelles ils sont disposés.

(b) *Méthode II*

Toutes les fenêtres et hublots ouvrant sur les coursives ou les escaliers doivent répondre aux prescriptions d'intégrité des cloisons sur lesquelles ils sont disposés.

Règle 38.

Systèmes de Ventilation (Méthodes I, II et III).

Les orifices d'arrivée d'air frais ou d'aspiration d'air vicié doivent avoir des moyens de fermeture accessibles pouvant être manœuvrés en cas d'incendie. D'une manière générale, les ventilateurs doivent être disposés de façon que les conduits débouchant dans les divers locaux restent à l'intérieur de la même tranche verticale principale.

Tous les appareils de ventilation mécanique, à l'exception des ventilateurs des locaux de machines, doivent être munis d'une commande principale telle que l'on puisse arrêter tous les ventilateurs de l'un ou l'autre de deux postes de commande aussi éloignés l'un de l'autre qu'il est pratiquement possible. L'une des commandes principales des appareils de ventilation mécanique desservant des locaux de machines doit pouvoir être manœuvrée de l'extérieur de ces locaux. Un isolement efficace doit être prévu pour les conduits d'évacuation des fourneaux des cuisines, partout où ces conduits traversent des locaux isolés.

Règle 39.

Détails de Construction (non exigés pour la Méthode II).

(a) *Méthode I.*

Sauf dans les locaux à marchandises, les soutes à dépêches, soutes à bagages et les chambres à vivres réfrigérées, tous les revêtements, semelles, lambourdages, plafonds et isolations devront être constitués en matériaux incombustibles. Toutefois, à bord des navires ne transportant pas plus de 100 passagers, il n'est pas nécessaire que les vaigrages, semelles, lambourdages et plafonds soient constitués en matériaux incombustibles, pourvu qu'ils soient conformes aux prescriptions relatives aux cloisons des locaux dans lesquels ils sont situés.

Le volume total des éléments combustibles: revêtements, moulures, décorations et placages dans tout local habité ou local de réunion, ne doit pas dépasser un volume équivalent au volume d'un placage de 2,54 millimètres (1/10 pouce) d'épaisseur, recouvrant la surface totale des parois et du plafond. Dans les entourages d'escaliers et cloisons des coursives, les éléments combustibles sont interdits pour la constitution des vaigrages, moulures, décorations ou placages.

(b) *Méthode III.*

On doit réduire autant qu'il est pratique et raisonnable l'emploi des matériaux combustibles de tous genres, tels que les bois, placages, éléments de plafonds, rideaux, tapis, non protégés contre le feu. Dans les grands locaux de réunion, les semelles, le lambourdage des parois et des plafonds et les supports divers doivent être en acier ou en matériau équivalent.

Règle 40.

Détails Divers (Méthodes I, II et III).

(a) (i) Les lames d'air et espaces vides se trouvant derrière les boiseries ou entre ponts et plafonds doivent être convenablement divisés par des écrans bien ajustés, pour éviter les tirages. Leur écartement ne doit pas dépasser 13,70 mètres (45 pieds) dans le sens longitudinal.

(ii) Dans le sens vertical, ces espaces, y compris ceux qui se trouvent derrière les vaigrages des entourages, escaliers, puits, etc., doivent être fermés à chaque pont.

(b) La construction des plafonds et des cloisonnements doit être telle qu'elle permette aux rondes d'incendie de découvrir toute fumée provenant d'espaces dissimulés et inaccessibles, sans que l'efficacité de la protection contre l'incendie en soit diminuée.

(c) Les surfaces non apparentes de tous les vaigrages, cloisons, boiseries, escaliers, lambourdages, etc., dans les locaux habités, doivent être tels qu'ils présentent un pouvoir limité de propagation de la flamme, à la satisfaction de l'administration.

(d) Les peintures, vernis, et autres substances analogues, à base de nitrocellulose, ne doivent pas être employés.

(e) Le plomb ne doit pas être employé dans la construction des dalots extérieurs et boîtes de décharge sur bordé, des décharges sanitaires et autres conduits d'évacuation situés près de la ligne de charge, de même que partout où la fusion du plomb, en cas d'incendie, créerait des dangers d'envahissement.

(f) Les radiateurs électriques, s'il y en a bord, doivent être fixés à demeure et construits de façon à réduire au minimum les risques d'incendie. Il est interdit d'employer des radiateurs électriques du type à feu ouvert.

Prescription s'appliquant seulement à la Méthode III.

(g) Toutes les surfaces apparentes des locaux habités, ainsi que leurs enduits ou revêtements, doivent avoir un pouvoir propagateur de flamme limité, à la satisfaction de l'Administration.

Règle 41.

Appareils cinématographiques (Méthodes I, II et III).

Sauf dans les cas où l'on n'utilise que des films « ininflammables », l'installation et l'utilisation d'appareils cinématographiques à bord des navires à passagers doivent être soumises à des précautions spéciales contre l'incendie, prescrites par l'Administration. Les armoires et magasins où sont placés les films très inflammables doivent être pourvus d'un conduit aboutissant à l'air libre, ayant une section totale de 2,85 cm² par kilogramme (1 pouce carré par 5 livres) de bobines de film ou de matière équivalente entreposées.

Règle 42.

Dispositif automatique d'extinction par pulvérisation d'eau, Système Avertisseur d'incendie et Système de détection (Méthode II).

A bord des navires utilisant la Méthode II, on doit installer un dispositif automatique d'extinction par pulvérisation d'eau et un système avertisseur d'incendie d'un type approuvé par l'Administration et conforme aux dispositions de la Règle 48. Ces installations sont disposées de façon à protéger tous les locaux fermés affectés à l'usage ou au service des passagers ou de l'équipage, à l'exception des locaux ne présentant pas un risque notable d'incendie.

Règle 43.

Avertisseurs d'Incendie automatiques et Dispositifs de Détection d'Incendie (Méthode III).

Sur les navires où l'on utilise la Méthode III, on doit installer un dispositif de détection d'incendie, d'un type approuvé par l'Administration, qui sera installé de façon à permettre de découvrir la présence d'un incendie dans tous les locaux fermés affectés à l'usage et au service des passagers ou de l'équipage (à l'exception des locaux qui ne présentent pas un risque notable d'incendie). Cette installation doit signaler automatiquement en un ou plusieurs endroits ou postes de sécurité du navire (où les officiers et les membres de l'équipage peuvent observer avec le plus de rapidité) la présence ou l'indication d'un incendie, ainsi que son emplacement.

Règle 44.

Plans (Méthodes I, II et III).

Des plans d'ensemble seront affichés en permanence à l'usage de l'Officier de service du navire: ils indiqueront l'emplacement, sur chaque pont, des diverses cloisons d'incendie du type coupe-feu, des zones limitées par des cloisons écrans retardant la propagation de l'incendie (s'il y en a), ainsi que tous renseignements utiles sur les avertisseurs d'incendie, les dispositifs de détection, les extincteurs automatiques par pulvérisation d'eau (s'il y en a), les dispositifs d'extinction d'incendie, les moyens d'entrée et de sortie des divers compartiments, ponts, etc. et l'installation de ventilation, y compris la position des volets de fermeture et les numéros d'identification des ventilateurs desservant chaque zone.

PARTIE E. — DÉTECTION ET EXTINCTION DE L'INCENDIE SUR LES NAVIRES A PASSAGERS ET LES NAVIRES DE CHARGE

La partie E est applicable aux navires à passagers et aux navires de charge, à l'exception de la Règle 50 qui ne s'applique qu'aux navires à passagers, et de la Règle 51 qui ne s'applique qu'aux navires de charge. Les dispositions des Règles 45 à 49 incluses sont applicables aux appareils et installations mentionnés dans les Règles 50 et 51.

Règle 45.

Pompes, Tuyautages d'Eau de Mer, Prises d'Incendie et Manches.

(a) Les pompes d'incendie ne doivent pas être attelées. Les pompes sanitaires, pompes de ballast et de cale ou pompes d'usage général peuvent être considérées comme pompes d'incendie. Sur tout navire, le débit des pompes affectées à la lutte contre l'incendie doit être au moins égal aux deux tiers du débit des pompes de cale exigées pour ledit navire. Chaque pompe doit être assez puissante pour fournir au minimum les deux jets énergiques dont il est question dans les présentes Règles. La portée du jet à la sortie des lances doit être d'environ 12 mètres (40 pieds).

(b) Les pompes d'incendie doivent toutes être munies de soupapes de sûreté. La disposition et le réglage de ces soupapes doivent être tels, qu'ils empêchent la pression de s'élever d'une manière excessive en quelque endroit que ce soit du réseau principal d'incendie.

(c) Le diamètre des tuyaux doit être suffisant pour assurer un débit d'eau permettant l'utilisation simultanée d'au moins deux manches d'incendie. Il doit être calculé en fonction du débit exigé pour les pompes affectées à la lutte contre l'incendie.

(d) Le nombre et la répartition des bouches d'incendie doivent être tels, que deux jets au moins, dont l'un fourni par une manche d'une seule pièce puissent être simultanément dirigés sur un point quelconque du navire.

(e) Les tuyaux et bouches d'incendie doivent être disposés de manière que les manches puissent s'y adapter facilement. Sur les navires susceptibles de transporter des cargaisons en pontée, l'emplacement des bouches d'incendie doit être tel que leur accès soit toujours facile, et les tuyaux doivent être, dans toute la mesure du possible, installés de manière à ne pas risquer d'être endommagés par lesdites cargaisons.

(f) Des robinets ou soupapes doivent être disposés sur les tuyautages, de telle manière qu'une quelconque des manches puisse être débranchée pendant que les pompes d'incendie sont en marche.

(g) Les manches d'incendie doivent être fabriquées avec des matières approuvées par l'Administration; elles doivent être d'une longueur suffisante pour permettre de diriger un jet d'eau sur l'un quelconque des points où leur utilisation peut être rendue nécessaire. Elles doivent être pourvues des accessoires nécessaires. Le diamètre intérieur de l'ajutage de la lance ne doit pas être inférieur à 12 millimètres (un demi-pouce).

(h) Les manches prévues dans les présentes Règles comme « manches d'incendie » ainsi que les outils et accessoires nécessaires, doivent être constamment maintenus en état de servir. Ils doivent être placés en évidence et à proximité des bouches ou prises à raccord.

Règle 46.

Extincteurs d'Incendie.

(a) Les extincteurs d'incendie doivent être de modèles et de caractéristiques approuvées par l'Administration. La capacité des extincteurs portatifs ne doit être ni supérieure à 13,5 litres (3 gallons), ni inférieure à 9 litres (2 gallons).

(b) Le nombre des charges de rechange à prévoir est fixé par l'Administration.

(c) Les extincteurs contenant du gaz sous pression sont interdits dans les locaux habités servant aux passagers ou à l'équipage.

(d) Les extincteurs portatifs sont examinés périodiquement et soumis aux essais demandés par l'Administration.

(e) Un des extincteurs portatifs destinés à être employés dans un local déterminé doit être placé près de l'entrée de ce local.

(f) Les robinets de manœuvre des dispositifs fixes d'extinction doivent être facilement accessibles et placés de manière à n'être pas rendus rapidement inutilisables par un commencement d'incendie.

Règle 47.

Extinction par la Vapeur ou par Gaz Inerte.

(a) Quand il est fait emploi de gaz ou de vapeur comme moyen d'extinction dans les cales à marchandises ou dans les chaufferies, les tuyautages nécessaires pour amener le gaz ou la vapeur doivent être munis de soupapes ou de robinets, aisément accessibles du

pont, en toutes circonstances, et sur lesquels soient clairement indiqués les compartiments desservis par chacun des tuyautages. Toutes dispositions nécessaires doivent être prises pour que du gaz ou de la vapeur ne puissent être envoyés par inadvertance dans un compartiment quelconque. Si un tuyau aboutit à un local auquel les passagers ont accès, il doit être muni d'une vanne ou d'un robinet d'arrêt supplémentaire convenablement protégé.

(b) Le tuyautage sera disposé de manière à assurer une répartition efficace du gaz extincteur ou de la vapeur. Dans les cales de grandes dimensions, seront installés au moins deux tuyaux, l'un dans la partie avant de la cale et l'autre dans la partie arrière. En cas d'emploi de vapeur, les tuyaux doivent descendre jusqu'en un point du local considéré situé suffisamment bas.

(c) (i) Quand le gaz carbonique est l'agent extincteur prévu pour les cales à marchandises, la quantité de gaz disponible doit correspondre à un volume de gaz libre au moins égal à 30 p. 100 du volume brut de la plus grande des cales à marchandises susceptibles d'être isolées.

(ii) Quand le gaz carbonique est employé comme agent extincteur dans les chaufferies, la quantité de gaz amenée par le tuyautage doit être suffisante pour fournir un volume de gaz libre égal à 30 p. 100 au moins du volume brut de la chaufferie la plus vaste, dimensions prises jusqu'au-dessus des chaudières. Au cas où la chambre des machines n'est pas complètement séparée de la chaufferie et où il peut se faire que du combustible liquide s'écoule de la chaufferie dans la chambre des machines, l'ensemble formé par la chaufferie et la chambre des machines doit être considéré comme formant un seul compartiment.

(iii) Quand le gaz carbonique est l'agent extincteur prévu à la fois pour les cales à marchandises et les chaufferies, il n'est pas besoin que la quantité de gaz soit supérieure à celle requise pour la protection du plus grand de ces compartiments, que celui-ci soit une cale à marchandises ou une chaufferie.

(iv) Pour l'application du présent paragraphe (c), le volume occupé par le gaz sera calculé sur la base de 0,56 mètres cubes par kilog. (9 pieds cubes par livre).

(d) Quand la vapeur est l'agent extincteur employé dans les cales, la ou les chaudières prévues pour fournir cette vapeur doivent avoir une capacité de production horaire d'au moins 1 kg de vapeur par 0,750 mètre cube (1 livre par 12 pieds cubes) de volume brut de la plus grande des cales à marchandises du navire.

(e) Des dispositifs doivent être prévus pour stopper les ventilateurs de l'extérieur du local où ils fonctionnent et pour fermer toutes les portes, conduits de ventilation, espaces annulaires autour des cheminées et autres ouvertures des locaux où un gaz inerte ou de la vapeur peuvent être utilisés comme agents extincteurs.

(f) Un signal sonore doit permettre d'avertir de l'envoi de gaz carbonique dans tout local où du personnel peut être appelé à travailler.

Règle 48.

Dispositifs automatiques à Pulvérisation d'Eau.

(a) Les dispositifs automatiques à pulvérisation d'eau peuvent être considérés comme des moyens satisfaisants pour l'extinction de l'incendie. Quand un tel dispositif est installé, il doit être maintenu chargé à la pression nécessaire et toutes mesures utiles doivent être prises pour en assurer en permanence l'alimentation en eau.

(b) L'installation doit être divisée en sections dont le nombre doit être approuvé par l'Administration et des avertisseurs automatiques doivent permettre de signaler, en un ou plusieurs points ou stations convenables, la naissance ou l'existence, ainsi que l'emplacement d'un feu.

(c) La ou les pompes, alimentant en eau les têtes des pulvérisateurs doivent être connectées de manière à assurer leur mise en marche automatique par suite de chute de pression dans l'installation.

(d) Chaque pompe doit permettre d'alimenter en eau, en quantité suffisante et à la pression convenable pour assurer leur fonctionnement simultané, un nombre de pulvérisateurs à déterminer par l'Administration.

(e) Le nombre de sources d'énergie alimentant les pompes à eau de mer, compresseurs d'air, et avertisseurs automatiques, ne doit pas être inférieur à deux. Quand il s'agit d'énergie électrique, celle-ci doit être fournie par l'intermédiaire du tableau de secours et par une canalisation exclusivement réservée à cet usage. Le circuit ne doit comporter aucun interrupteur autre que celui du tableau de secours. Cet interrupteur doit être clairement désigné par une plaque indicatrice; il doit normalement être enfermé.

(f) La température à laquelle les pulvérisateurs doivent entrer en action sera dans chaque cas agréée par l'Administration. Toutes mesures utiles doivent être prises pour assurer la vérification, à intervalles réguliers, de tous les dispositifs automatiques.

Règle 49.

Appareils Respiratoires, Casques et Fanaux de Sécurité.

(a) Tout appareil ou casque respiratoire doit être d'un modèle approuvé par l'Administration.

(b) Pour empêcher que le porteur d'un casque ou d'un masque respiratoire équipé d'un tuyau de prise d'air ne respire de la fumée, la longueur de ce tuyau devra être telle qu'elle permette d'atteindre un point quelconque des cales ou de la tranche des machines à partir d'un point situé sur le pont découvert à distance suffisante du panneau d'écoutille ou de la porte.

(c) Les fanaux de sécurité doivent avoir une capacité de marche d'au moins 3 heures; ils doivent être d'un modèle approuvé par l'Administration.

Règle 50.

Dispositions concernant les Navires à Passagers.

Services de ronde et détection d'incendie.

(a) Un service de ronde convenable doit être organisé sur tout navire à passagers, de manière à permettre de découvrir rapidement tout commencement d'incendie. Des avertisseurs à commande manuelle doivent être installés dans tous les locaux habités à l'usage des passagers et de l'équipage, pour permettre aux rondiers de donner immédiatement l'alerte à la passerelle ou à un poste de sécurité.

(b) Un système approuvé d'avertisseurs d'incendie ou de détecteurs d'incendie doit être installé pour signaler automatiquement, en un ou plusieurs endroits ou postes de sécurité du navire (où les officiers et les membres de l'équipage peuvent observer avec le plus de rapidité), la présence ou l'indication, ainsi que l'emplacement, d'un incendie dans toute région du navire qui, de l'avis de l'Administration, n'est pas accessible au service de ronde, excepté quand il est démontré à la satisfaction de l'Administration que le navire effectue des voyages d'une durée si courte qu'il serait déraisonnable d'exiger cette disposition.

Locaux utilisés par les Passagers et l'Equipage.

(c) Tout navire à passagers doit être muni d'installations permettant de diriger rapidement au moins deux jets énergiques simultanés sur tout point de chaque pont ou espace utilisé par les passagers ou par l'équipage quand les portes étanches, ainsi que toutes les portes des cloisons principales d'incendie sont fermées. Les portes des cloisons intermédiaires peuvent être pourvues d'orifices de dimensions convenables munis d'un dispositif d'obturation.

(d) Tout navire à passagers doit être pourvu d'extincteurs d'incendie portatifs approuvés, d'un modèle approprié, et en nombre jugé suffisant par l'Administration.

Locaux à Marchandises.

(e) Tout navire à passagers doit être muni d'installations permettant de diriger rapidement au moins deux jets énergiques simultanés dans l'un quelconque des locaux à marchandises.

(f) (i) Tout navire à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonneaux doit être muni d'installations comportant un réseau de tuyautage permanent et permettant d'amener, dans tout compartiment susceptible d'être occupé par des marchandises, une quantité de gaz inerte suffisante pour donner un volume de gaz libre au moins égale à 30 pour cent du volume brut de la cale la plus vaste susceptible d'être hermétiquement fermée. L'Administration intéressée pourra autoriser l'emploi de vapeur au lieu de gaz inerte sur les navires à vapeur et sur les navires mus par des moteurs à combustion interne, quand ils sont pourvus d'installations satisfaisant aux conditions requises par le paragraphe (d) de la Règle 47.

(ii) Quand il est montré, à la satisfaction de l'Administration, qu'un navire doit effectuer des voyages d'une durée si courte qu'il serait déraisonnable d'exiger les dispositions ci-dessus et aussi sur les navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 1.000 tonneaux, les installations d'extinction dans les locaux à marchandises doivent être réalisées à la satisfaction de l'Administration.

Compartiment des machines et soutes à combustible.

(g) Tout navire à passagers doit être muni d'installations permettant de diriger rapidement au moins deux jets énergiques simultanés sur un point quelconque des soutes à charbon, des chaufferies et des compartiments des machines.

(h) Sur tout navire à passagers équipé de chaudières à combustible liquide ou mu par des moteurs à combustion interne, on doit prévoir dans les locaux des machines au moins deux bouches d'incendie, l'une à tribord, l'autre à bâbord, et, pour chaque bouche, les manches correspondantes munies de raccords et manchons nécessaires, ainsi que les ajutages d'un modèle convenable pour projeter de l'eau en pluie sur le combustible liquide.

(*i*) Tout navire à passagers, sur lequel les chaudières principales ou auxiliaires sont alimentées au combustible liquide, doit satisfaire aux conditions figurant aux paragraphes (*g*) et (*h*) ci-dessus et répondre, en outre, aux prescriptions suivantes:

(i) Il doit y avoir, dans chaque rue de chauffe, un récipient contenant du sable, de la sciure de bois imprégnée de soude ou toute autre matière sèche approuvée, en quantité à la satisfaction de l'Administration;

(ii) Il doit y avoir, dans chaque rue de chauffe, ainsi que dans tout local renfermant une partie de l'installation relative au combustible liquide, au moins deux extincteurs portatifs distributeurs de mousse ou d'un autre agent approuvé efficace pour éteindre un incendie de combustible liquide;

(iii) Des dispositifs approuvés doivent permettre de fournir et de distribuer promptement de la mousse sur le sol de la ou des chaufferies et de tout local renfermant des pompes à combustible ou des caisses de décantation. La quantité de mousse que ces appareils peuvent fournir doit être suffisante pour couvrir, sur une épaisseur de 152 mm (6 pouces), la surface la plus étendue sur laquelle il est possible que se répande du combustible liquide au cas où une fuite viendrait à se produire. Au lieu de mousse, on peut faire usage de gaz inerte ou employer un système fixe d'extinction par projection en pluie d'eau sous forte pression. Au cas où la chambre des machines n'est pas complètement séparée de la chaufferie et où il peut se faire que du combustible liquide s'écoule de la chaufferie dans la chambre des machines, l'ensemble formé par la chaufferie et la chambre des machines est considéré comme formant un seul compartiment. Les appareils doivent pouvoir être commandés d'un point, ou de plusieurs points, facilement accessibles, et qui ne puissent se trouver rapidement isolés par un commencement d'incendie.

(iv) Il doit y avoir un extincteur à mousse d'un modèle approuvé et d'une capacité minima de 136 litres (30 gallons) sur les navires n'ayant qu'une chaufferie; il doit y en avoir deux sur les navires ayant plus d'une chaufferie. Ces extincteurs seront munis de manches et de dévidoirs permettant d'atteindre toute région des chaufferies et des locaux des machines où se trouve une partie quelconque de l'installation relative au combustible liquide. L'emploi d'un extincteur à gaz carbonique de 45 kg (100 livres) peut être admis comme équivalent à celui d'un extincteur à mousse de 136 litres (30 gallons).

(*j*) Sur tout navire à passagers mu par un moteur à combustion interne, en sus des dispositifs prévus aux paragraphes (*g*) et (*h*) ci-dessus, il doit être installé, dans chacun des compartiments des machines, au moins un extincteur à mousse d'un modèle approuvé et d'une capacité minimum de 45 litres (10 gallons). Il doit en outre être prévu, dans chacun de ces compartiments, un extincteur portatif d'un modèle approuvé par 1.000 ou fraction de 1.000 chevaux de puissance au frein des machines, sans que le nombre total par compartiment de ces extincteurs puisse être inférieur à deux ni qu'il puisse en être exigé plus de six par compartiment. L'emploi d'un extincteur à gaz carbonique de 16 kg (35 livres) peut être admis comme équivalent à un extincteur à mousse de 45 litres (10 gallons).

(*k*) Si un navire à passagers, muni d'une chaudière auxiliaire, est mû par un moteur à combustion interne, il doit satisfaire aux prescriptions du paragraphe (*i*). Si la chaudière auxiliaire est installée dans un compartiment des machines, on doit remplacer, dans ce local, l'extincteur à mousse de 45 litres prévu au précédent paragraphe par un extincteur à mousse d'un modèle approuvé et d'une capacité minimum de 136 litres (30 gallons), muni des flexibles convenables, ou par tout autre dispositif approuvé pour la distribution de la mousse. Un extincteur à gaz carbonique de 45 kilogrammes (100 livres) peut être admis comme équivalent à un extincteur à mousse de 136 litres (30 gallons).

Pompes.

(*l*) Tout navire à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 4.000 tonneaux doit être muni d'au moins trois pompes d'incendie mues par la vapeur ou par toute autre source d'énergie, et tout navire à passagers d'une jauge brute inférieure à 4.000 tonneaux, d'au moins deux pompes à incendie de ce type.

Chacune de ces pompes doit être assez puissante pour débiter la quantité d'eau que l'Administration jugera utile par deux jets énergiques simultanés en un point quelconque du navire.

(*m*) Sur les navires à passagers d'une longueur égale ou supérieure à 91,5 m. (300 pieds), munis de chaudières alimentées au combustible liquide ou de moteurs à combustion interne, les conduites d'eau, les pompes et les sources d'énergie qui les actionnent doivent être disposées de manière à éviter qu'un incendie dans l'un quelconque des compartiments puisse mettre toutes les pompes d'incendie hors de service.

Sur les navires d'une longueur inférieure à 91,5 m. (300 pieds), si un incendie dans un compartiment quelconque peut rendre les pompes inutilisables, il doit y avoir à bord un autre moyen d'éteindre l'incendie.

Tuyautage et bouches d'incendie.

(*n*) Tout navire à passagers doit être pourvu de tuyautages et de bouches d'incendie répondant aux prescriptions de la Règle 45.

Manches d'incendie.

(*o*) Tout navire à passagers doit être pourvu de manches d'incendie en nombre suffisant à la satisfaction de l'Administration. Il doit y avoir au moins une manche par bouche d'incendie, et ces manches d'incendie ne doivent être utilisées que pour l'extinction des incendies ou pour l'essai des systèmes d'extinction lors des exercices d'incendie et des visites des installations.

Casques respiratoires et fanaux de sûreté.

(*p*) Tout navire à passagers doit avoir à bord deux équipements au moins, composés chacun d'un casque ou appareil respiratoire, d'un fanal de sûreté et d'une hache de pompier. Ces équipements doivent être déposés en deux endroits suffisamment éloignés l'un de l'autre et maintenus en état de service. Une perceuse électrique portative, permettant en cas d'urgence de frayer un accès au lieu de l'incendie à travers ponts, tambours ou cloisons, doit être constamment disponible.

Règle 51.

Dispositions concernant les Navires de Charge de 1.000 Tonneaux de Jauge brute et au-dessus.

(*a*) (i) Tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 2.000 tonneaux doit être muni d'une installation d'extinction par gaz inerte, permettant d'envoyer, par un réseau de tuyautages fixes, dans tout compartiment susceptible d'être occupé par des marchandises, une quantité de gaz suffisante pour donner un volume de gaz libre au moins égal à 30 p. 100 du volume brut de la cale la plus vaste susceptible d'être hermétiquement fermée. L'Administration pourra autoriser l'emploi de vapeur au lieu de gaz inerte sur les navires à vapeur et sur les navires à moteur quand ils sont pourvus d'installations satisfaisant aux conditions requises par le paragraphe (*d*) de la Règle 47. Sur les bateaux-citernes, l'emploi de la mousse peut être autorisé comme un équivalent convenable du gaz inerte ou de la vapeur

(ii) L'Administration peut dispenser de l'observation de ces prescriptions les cales à marchandises de tous les navires (autres que les citernes des pétroliers);

(*a*) Si les cales sont pourvues de panneaux d'écoutille en acier et de moyens efficaces de fermeture de tous les conduits d'air et autres ouvertures conduisant aux cales;

(*b*) Si le navire est construit pour être affecté uniquement aux transports de cargaisons telles que le minerai ou le charbon;

(*c*) S'il est démontré à la satisfaction de l'Administration que le navire effectue des voyages de durée si courte qu'il serait déraisonnable d'exiger l'observation de ces prescriptions.

(*b*) Tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonneaux doit être muni:

(i) (*a*) De deux pompes mues par une source d'énergie d'une puissance assurant le plein débit des manches d'incendie et d'installations permettant de diriger rapidement au moins deux jets énergiques simultanés en un point quelconque du navire. Ces installations doivent comprendre autant de manches d'incendie, comportant chacune les raccords et flexibles nécessaires, que l'Administration intéressée le jugera utile;

(*b*) Toutes les fois que, sur un tel navire où sont installées des chaudières à combustible liquide ou des moteurs à combustion interne, un incendie dans un compartiment quelconque peut rendre toutes les pompes inutilisables, il doit y avoir à bord un autre moyen d'éteindre l'incendie.

(ii) D'extincteurs portatifs d'incendie prêts à un emploi immédiat dans tout local utilisé par l'équipage et les passagers, s'il y en a, sans que ce nombre puisse jamais être inférieur à cinq;

(iii) D'un équipement composé d'un appareil ou casque respiratoire, d'un fanal de sûreté, d'une hache de pompier et, sauf sur les bateaux-citernes, d'une perceuse électrique portative permettant en cas d'urgence de frayer un accès au lieu de l'incendie à travers ponts, tambours ou cloisons.

(c) Sur tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonneaux, équipé de chaudières à combustible liquide ou de moteurs à combustion interne, il doit être prévu dans les compartiments des machines, au moins deux bouches d'incendie, l'une à tribord, l'autre à bâbord, et, pour chaque bouche d'incendie, une manche munie des raccords et manchons nécessaires, ainsi qu'un ajutage d'un modèle convenable pour projeter de l'eau en pluie sur le combustible liquide.

(d) Sur tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonneaux, sur lequel les chaudières principales ou auxiliaires sont alimentées avec un combustible liquide, les prescriptions suivantes doivent être en outre observées:

(i) Il doit y avoir dans chaque rue de chauffe un récipient contenant du sable, de la sciure de bois imprégnée de soude, ou toute autre matière sèche approuvée, en quantité à la satisfaction de l'Administration.

(ii) Il doit y avoir, dans chaque rue de chauffe, ainsi que dans tout local renfermant une partie de l'installation relative au combustible liquide, au moins deux extincteurs portatifs d'un type approuvé, distributeurs de mousse ou d'un autre agent approuvé efficace pour éteindre un incendie de combustible liquide. Il doit y avoir, en outre, au moins un extincteur répondant aux mêmes conditions, la capacité correspondante devant être de 9 litres (2 gallons) par brûleur, sans qu'on puisse toutefois exiger pour la capacité totale du ou des extincteur (s) supplémentaire (s) plus de 45 litres (10 gallons) par chaufferie.

(iii) Des dispositifs approuvés doivent permettre de produire et distribuer promptement de la mousse sur le sol de la chaufferie et de tout local qui renferme des pompes à combustible ou des caisses de décantation. La quantité de mousse que ces appareils peuvent fournir doit être suffisante pour couvrir sur une épaisseur de 152 mm. (6 pouces) la surface la plus étendue sur laquelle il est possible que se répande du combustible liquide au cas ou une fuite viendrait à se produire. Au lieu de mousse, on peut faire usage de gaz inerte ou de vapeur, ou employer un système fixe d'extinction par projection en pluie d'eau sous forte pression. Au cas où la chambre des machines n'est pas complètement séparée de la chaufferie et où il peut se faire que du combustible liquide s'écoule de la chaufferie dans la chambre des machines, l'ensemble formé par la chaufferie et la chambre des machines est considéré comme formant un seul compartiment. Les appareils doivent pouvoir être commandés d'un point ou de plusieurs points facilement accessibles et qui ne puissent se trouver rapidement isolés par un commencement d'incendie.

(e) L'Administration devra étudier tout spécialement les dispositions d'extinction à installer dans les chaufferies et les locaux des machines des navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonneaux et pouvant utiliser simultanément du charbon et du combustible liquide.

(f) Sur tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonneaux et mu par un moteur à combustion interne, les compartiments des machines doivent contenir:

(i) Des dispositifs prévus au paragraphe (c) de la présente Règle;

(ii) Un extincteur à mousse d'un modèle approuvé et d'une capacité minimum de 45 litres (10 gallons) ou un extincteur à gaz carbonique de 16 kg (35 litres);

(iii) Des extincteurs portatifs dont le nombre et la répartition seront fixés par l'Administration, compte tenu de la dimension et de la disposition de la chambre des machines ainsi que la puissance des machines, étant entendu que le nombre de ces extincteurs ne peut être inférieur à deux, ni qu'on puisse en exiger plus de six.

Les prescriptions du paragraphe (d) de la présente Règle doivent être appliquées quand le navire est muni d'une chaudière à combustible liquide.

Règle 52.

Possibilité d'utilisation rapide des Installations.

Les installations d'extinction d'incendie des navires à passagers et des navires de charge neufs ou existants, doivent être maintenues en bon état de fonctionnement et prêtes à être immédiatement utilisées à tout moment du voyage.

Règle 53.

Equivalences.

Chaque fois qu'est prévu, dans le présent chapitre, un type déterminé d'appareil, d'agent extincteur ou d'installation, tout autre type d'appareil ou d'installation, etc., peut être autorisé pourvu que l'Administration estime qu'il n'est pas moins efficace.

PARTIE F. — DIVERS

La partie F n'est applicable qu'aux navires à passagers.

Règle 54.

Echappées.

(a) Dans tous les locaux pour passagers et équipage, des escaliers et des échelles doivent être prévus de manière à constituer un moyen d'évacuation rapide depuis chacun des locaux jusqu'au pont des embarcations. En particulier, les dispositions suivantes doivent être observées:

(i) Sous le pont de cloisonnement, chaque compartiment étanche doit être pourvu d'échappées suffisantes, aisément accessibles et offrant une retraite qui n'exige pas la traversée de portes étanches.

(ii) Au-dessus du pont de cloisonnement, chaque local limité par les cloisons principales d'incendie doit être pourvue d'au moins deux échapppées, dont l'une au moins doit accéder à un escalier formant une échappée verticale.

(iii) La largeur, le nombre et la disposition des escaliers doivent être à la satisfaction de l'Administration.

(b) Toute chambre des machines, tout tunnel d'arbre, toute chaufferie et tout autre local de service, doit être pourvu d'une échappée praticable offrant au personnel un moyen de retraite qui n'exige pas la traversée de portes étanches.

Règle 55.

Marche arrière.

La puissance en marche arrière d'un navire à passagers doit être suffisante pour lui assurer des aptitudes de manœuvre convenables dans toutes les circonstances normales.

Règle 56.

Appareil à gouverner.

(a) Tout navire à passagers doit être équipé d'un appareil à gouverner principal et d'un appareil à gouverner auxiliaire à la satisfaction de l'Administration.

(b) L'appareil auxiliaire doit pouvoir être mis rapidement en fonction en cas d'urgence; il doit être d'une construction assez solide et d'une puissance suffisante pour permettre de gouverner le navire à une vitesse de navigation acceptable; il doit être actionné par une source d'énergie sur tout navire pour lequel l'Administration exige une mèche de gouvernail dont le diamètre, à la hauteur de la barre, est supérieur à 228 mm (9 pouces);

(c) Un ensemble moteur et des liaisons identiques à ceux de l'appareil à gouverner principal, seront considérés comme constituant un appareil à gouverner auxiliaire, dans le sens de la présente Règle.

CHAPITRE III

Engins de sauvetage, etc.

Règle 1.

Application.

(a) Le présent chapitre, sauf dans les cas où il en est autrement disposé, s'applique comme suit aux navires neufs faisant des voyages internationaux:

Partie A. — Navires à passagers et navires de charge.

Parie B. — Navires à passagers.

Partie C. — Navires de charge.

(b) Dans le cas de navires existants effectuant des voyages internationaux et ne satisfaisant pas déjà aux prescriptions du présent Chapitre relatives aux navires neufs, les mesures à prendre pour chaque navire doivent être déterminées par l'Administration de manière à obtenir autant que cela sera pratiquement possible et raisonnable, l'application au plus tard pour le 1er janvier 1951 des principes généraux posés dans la Règle 4, et l'application dans une large mesure des autres prescriptions du présent Chapitre.

PARTIE A. — DISPOSITIONS COMMUNES

(La Partie A s'applique à la fois aux navires à passagers et aux navires de charge.)

Règle 2.

Définitions.

Dans ce Chapitre:

L'expression « voyage international court » désigne un voyage international au cours duquel le navire ne s'éloigne pas de plus de 200 milles d'un port ou d'un lieu où les passagers et l'équipage puissent être mis en sécurité, et au cours duquel la distance entre le dernier port d'escale du pays où le voyage commence et le port final de destination ne dépasse pas 600 milles.

Règle 3.

Exemptions.

(*a*) Chaque Administration, si elle juge que la nature abritée et les conditions du voyage sont telles qu'elles rendraient l'application de la totalité des prescriptions du présent Chapitre ni raisonnable, ni nécessaire, peut, dans la mesure correspondante, dispenser de ces prescriptions des navires déterminés ou des catégories de navires appartenant à ce pays et qui, au cours de leur voyage, ne s'éloignent pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche.

(*b*) Pour les navires à passagers effectuant des voyages internationaux, et qui sont utilisés à des transports spéciaux d'un grand nombre de passagers sans installation de couchettes, comme, par exemple, le transport de pèlerins, une Administration peut, si elle juge qu'il est pratiquement impossible d'appliquer les prescriptions du présent Chapitre, dispenser ceux de ces navires qui appartiennent à ce pays des prescriptions en question, sous les conditions suivantes:

(i) On doit appliquer, dans la plus large mesure compatible avec les circonstances du trafic, les prescriptions relatives aux embarcations de sauvetage et aux autres engins de sauvetage ainsi qu'à la protection contre l'incendie.

(ii) Toutes ces embarcations et tous ces engins de sauvetage doivent être rapidement disponibles dans le sens de la Règle 4.

(iii) Il doit y avoir une brassière de sauvetage pour chaque personne présente à bord.

(iv) Des dispositions doivent être prises pour formuler des prescriptions générales qui doivent s'appliquer au cas particulier de ce genre de trafic. Ces prescriptions doivent être formulées d'accord avec ceux des autres Gouvernements contractants, s'il y en a, qui peuvent être directement intéressés au transport de ces passagers dans ces trafics.

Nonobstant toute disposition de la présente Convention, les Règles de Simla de 1931 demeureront valables entre les Gouvernements qui y ont adhéré, jusqu'au moment où les Règles mentionnées dans l'alinéa (*b*) (iv) de la présente Règle entreront en vigueur.

Règle 4.

Conditions à remplir pour que les Embarcations de Sauvetage et les Engins flottants soient promptement disponibles.

(*a*) Les principes généraux qui règlent l'armement en embarcations de sauvetage et en engins flottants d'un navire régi par le présent chapitre sont qu'ils doivent être promptement disponibles en cas d'urgence.

(*b*) Pour être promptement disponibles, les embarcations de sauvetage et engins flottants doivent remplir les conditions suivantes:

(i) On doit pouvoir les mettre à l'eau sûrement et rapidement, même dans des conditions défavorables de bande et d'assiette.

(ii) Il doit être possible d'embarquer dans les embarcations de sauvetage rapidement et en bon ordre.

(iii) L'installation de chaque embarcation de sauvetage et de chaque engin flottant doit être telle qu'elle ne gêne pas la manœuvre des autres embarcations ou engins flottants.

(*c*) Tous les engins de sauvetage doivent être maintenus en bon état de service et prêts à être immédiatement utilisés avant que le navire ne quitte le port et à tout moment pendant le voyage.

Règle 5.

Construction des Embarcations de Sauvetage.

(*a*) Toutes les embarcations de sauvetage doivent être bien construites et avoir des formes et des proportions qui leur assurent une large stabilité à la mer et un franc-bord suffisant lorsqu'elles sont en charge avec toutes les personnes qu'elles doivent recevoir et tout leur armement.

(*b*) Toutes les embarcations de sauvetage doivent être des embarcations ouvertes à bordé rigide avec des flotteurs intérieurs seulement. Elles ne doivent pas avoir une longueur inférieure à 7 m. 32 (ou 24 pieds), sauf lorsqu'en raison des dimensions du navire, ou pour d'autres raisons, l'Administration considère l'emploi de telles embarcations de sauvetage comme déraisonnable ou impraticable. Sur aucun navire les embarcations de sauvetage ne doivent être d'une longueur inférieure à 4 m. 88 (ou 16 pieds).

(*c*) Une embarcation de sauvetage ne peut être admise si son poids en pleine charge avec les personnes qu'elle peut recevoir et son armement dépasse 20.300 kilogrammes (ou 20 tonnes anglaises).

(*d*) Toute embarcation de sauvetage autorisée à transporter plus de 60 personnes doit être, soit une embarcation de sauvetage à moteur de la Classe A ou de la Classe B, répondant aux prescriptions de la Règle 9, soit une embarcation munie d'autres moyens approuvés de propulsion mécanique et répondant aux prescriptions de la Règle 10.

(*e*) Toute embarcation de sauvetage doit présenter une solidité suffisante pour pouvoir sans danger être mise à l'eau avec son plein chargement en personnes et en armement.

(*f*) Toute embarcation de sauvetage doit avoir une tonture moyenne au moins égale à 4 pour 100 de sa longueur.

(*g*) Dans une embarcation de sauvetage autorisée à porter 100 personnes ou plus, le volume des flotteurs doit être augmenté à la satisfaction de l'Administration.

(*h*) La flottabilité d'une embarcation de sauvetage en bois doit être assurée par des caissons à air étanches à l'eau, dont le volume total doit être au moins égal à un dixième de la capacité cubique de l'embarcation.

(*i*) La flottabilité d'une embarcation de sauvetage métallique ne doit pas être inférieure à celle qui est exigée ci-dessus pour l'embarcation en bois de même capacité cubique; le volume des caissons à air étanches doit être augmenté en conséquence.

(*j*) Les bancs de nage et les bancs de côté doivent être installés aussi bas que possible dans l'embarcation et les planches de fond doivent être installées de telle façon que les bancs de nage ne soient pas à plus de 84 cm. (ou 2 pieds, 9 pouces) au-dessus d'elles.

Règle 6.

Capacité cubique des Embarcations de Sauvetage.

(*a*) La capacité cubique d'une embarcation de sauvetage doit être déterminée par la Règle de Simpson (Stirling) ou par toute autre méthode donnant une précision du même ordre. La capacité d'une embarcation à arrière carré doit être calculée comme si l'embarcation était à arrière pointu.

(*b*) A titre d'indication, la capacité, en mètres cubes (ou pieds cubes) d'une embarcation de sauvetage, calculée à l'aide de la Règle de Simpson, peut être considérée comme donnée par la formule:

$$\text{Capacité} = \frac{L}{12}(4A + 2B + 4C)$$

L désignant la longueur de l'embarcation mesurée en mètres (ou pieds) à l'intérieur du bordé en bois ou tôlé, de l'étrave à l'étambot; dans le cas d'une embarcation à arrière carré, la longuer doit être mesurée jusqu'à la face intérieure du tableau.

A, B, C, désignent respectivement les aires des sections transversales au quart avant, milieu et au quart arrière, qui correspondent aux trois points obtenus en divisant L en 4 parties égales. (Les aires correspondant aux deux extrémités de l'embarcation sont considérées comme négligeables.)

Les aires A, B, C doivent être considérées comme données en mètres carrés (ou en pieds carrés) par l'application successive, à chacune des trois sections transversales, de la formule suivante:

$$\text{Aire} = \frac{h}{12}(a + 4b + 2c + 4d + e)$$

h désigne le creux mesuré en mètres (ou en pieds), à l'intérieur du bordé en bois ou tôle, depuis la quille jusqu'au niveau du plat-bord, ou, le cas échéant, jusqu'à un niveau déterminé comme il est dit ci-après.

a, b, c, d, e désignent les largeurs horizontales de l'embarcation mesurées en mètres (ou pieds) aux deux points extrêmes du creux ainsi qu'aux trois points obtenus en divisant h en quatre parties égales (a et e correspondant aux deux points extrêmes et c au milieu de h).

(*c*) Si la tonture du plat-bord, mesurée en deux points situés au quart de la longueur, à partir des extrémités, dépasse un centième de la longueur de l'embarcation, le creux à employer pour le calcul de la surface de la section transversale A ou C doit être pris égal au creux au milieu, augmenté du centième de la longueur de l'embarcation.

(d) Si le creux de l'embarcation de sauvetage au milieu dépasse les 45 centièmes de la largeur, le creux à employer pour le calcul de la surface de la section transversale milieu B doit être pris égal aux 45 centièmes de la largeur et les creux à employer pour le calcul des surfaces des sections transversales A et C situées aux quarts avant et arrière s'en déduisent en augmentant le creux employé pour le calcul de la section B d'un centième de la longueur de l'embarcation, sans pouvoir dépasser toutefois les creux réels en ces points.

(e) Si le creux de l'embarcation de sauvetage est supérieur à 122 centimètres (4 pieds) le nombre de personnes que l'application des règles conduit à admettre doit être réduit dans la proportion de cette limite au creux réel, jusqu'à ce qu'une expérience à flot avec à bord ledit nombre de personnes, toutes munies de leurs brassières de sauvetage, ait permis d'arrêter définitivement ce nombre.

(f) Chaque Administration doit fixer par des formules convenables une limitation du nombre des personnes dans les embarcations de sauvetage à extrémités très fines et dans celles qui présentent des formes très pleines.

(g) Chaque Administration peut attribuer à une embarcation de sauvetage une capacité égale au produit par 0.6 des trois dimensions, s'il est reconnu que ce mode de calcul ne donne pas un résultat approché par excès; les dimensions s'entendent alors mesurées dans les conditions suivantes:

Longueur: hors bordé, entre intersections de celui-ci avec l'étrave et l'étambot; dans le cas d'une embarcation à arrière carré, jusqu'à la face extérieure du tableau;

Largeur: hors bordé, au fort de la section milieu;

Creux: au milieu, à l'intérieur du bordé, depuis la quille jusqu'au niveau du plat-bord. Mais le creux à faire intervenir dans le calcul de la capacité cubique ne peut, en aucun cas, dépasser les 45 centièmes de la largeur.

Dans tous les cas l'armateur est en droit d'exiger que le cubage de l'embarcation soit effectué exactement.

(h) La capacité d'une embarcation de sauvetage à moteur se déduit de la capacité brute en retranchant de celle-ci un volume égal à celui qui est occupé par le moteur et ses accessoires, et, le cas échéant, par l'installation radiotélégraphique et le projecteur avec leurs accessoires.

Règle 7.

Capacité de Transport des Embarcations de Sauvetage.

(a) Le nombre de personnes qu'une embarcation de sauvetage est appelée à recevoir est égal au plus grand nombre entier obtenu en divisant sa capacité en mètres cubes par 0.283, ou sa capacité en pieds cubes par 10.

(b) Ce nombre doit être réduit quand il est plus grand que le nombre de personnes pour lesquelles des places assises ont été prévues. Ce dernier nombre doit être déterminé de telle façon que les personnes, une fois assises, ne gênent en aucune façon l'usage des avirons.

(c) Dans l'essai pour la détermination du nombre de personnes qu'une embarcation est apte à recevoir, il doit être supposé que chacune des personnes est une personne adulte, portant une brassière de sauvetage.

Règle 8.

Nombre réglementaire des Embarcations de Sauvetage à moteur ou à propulsion mécanique.

(a) Quand le nombre des embarcations de sauvetage qu'il est prescrit d'avoir à bord d'un navire à passagers est 20 ou plus, deux d'entre elles doivent être des embarcations à moteur de la classe A, satisfaisant aux prescriptions de la Règle 9.

(b) Quand le nombre d'embarcations de sauvetage qu'il est prescrit d'avoir à bord d'un navire à passagers est supérieur à 13, mais inférieur à 20, une des embarcations de sauvetage doit être une embarcation de sauvetage à moteur de la classe A et une seconde doit être une embarcation de sauvetage à moteur de la classe A ou de la classe B, satisfaisant dans les deux cas aux prescriptions de la Règle 9, ou une embarcation de sauvetage à propulsion mécanique d'un type approuvé satisfaisant aux prescriptions de la Règle 10.

(c) Tous les navires à passagers qui ne sont pas équipés d'embarcations de sauvetage à moteur, conformément aux prescriptions ci-dessus, doivent être équipés d'une embarcation de sauvetage de la Classe A ou B, satisfaisant aux prescriptions de la Règle 9, ou d'une embarcation de sauvetage à propulsion mécanique d'un type approuvé satisfaisant aux prescriptions de la Règle 10.

(d) Tous les navires de charge de 1.600 tonneaux de jauge brute et au-dessus doivent avoir à bord, soit une embarcation de sauvetage à moteur de la classe A ou B, satisfaisant aux prescriptions de la règle 9, soit une embarcation de sauvetage à propulsion mécanique satisfaisant aux prescriptions de la règle 10.

Règle 9.

Spécification des Embarcations de Sauvetage à moteur.

(a) Classe A.

Une embarcation de sauvetage à moteur de la classe A doit remplir les conditions suivantes:

(i) Elle doit être équipée avec un type approuvé de moteur à combustion interne; elle doit porter un approvisionnement de combustible suffisant pour 24 heures de marche continue et être maintenue constamment en état de marche.

(ii) Le moteur et ses accessoires doivent être convenablement enfermés, pour en assurer le fonctionnement dans des conditions de temps défavorables; des dispositions doivent être prises pour assurer la marche arrière.

(iii) La vitesse en marche avant doit être d'au moins 6 nœuds, en eau calme, avec son chargement complet en personnes, en combustible et en armement.

(b) Classe B.

Une embarcation de sauvetage à moteur de la classe B doit remplir les conditions suivantes:

(i) Elle doit porter un approvisionnement convenable en combustible et être maintenue constamment en état de marche.

(ii) Le moteur et ses accessoires doivent être convenablement enfermés afin d'en assurer le fonctionnement dans des conditions de temps défavorables, et des dispositions doivent être prises pour assurer la marche arrière.

(iii) La vitesse en marche avant doit être d'au moins 4 nœuds en eau calme avec un chargement complet de personnes, de combustible et de son armement.

(c) Le volume des flotteurs intérieurs d'une embarcation de sauvetage à moteur doit être au moins égal à celui des flotteurs qui seraient prescrits d'après les présentes règles si l'embarcation n'était pas une embarcation de sauvetage à moteur, et il doit être augmenté s'il y a lieu et dans la mesure nécessaire pour compenser la différence entre:

(i) Le poids du moteur, de ses accessoires, et, le cas échéant, du projecteur, de l'installation radiotélégraphique et de leurs accessoires; et

(ii) Le poids de personnes supplémentaires que l'embarcation de sauvetage pourrait recevoir, si le moteur, ses accessoires, et, le cas échéant, le projecteur, l'installation radiotélégraphique et leurs accessoires étaient enlevés.

(d) Lorsqu'une embarcation de sauvetage à moteur de la classe A est mise à bord, volontairement, au lieu d'une embarcation de sauvetage à moteur de la classe B ou d'un autre type d'embarcation de sauvetage à propulsion mécanique d'un type approuvé, en plus du nombre requis, les stipulations du paragraphe (b) (i) de la présente règle doivent être appliquées en ce qui concerne le combustible.

Règle 10.

Spécification des Embarcations de sauvetage à propulsion mécanique autres que les Embarcations de Sauvetage à moteur.

Une embarcation de sauvetage à propulsion mécanique qui n'est pas à moteur, doit satisfaire aux conditions suivantes:

(a) Le dispositif de propulsion doit être d'un type approuvé et doit avoir une puissance suffisante pour permettre à l'embarcation de sauvetage de s'éloigner promptement du navire lors de la mise à l'eau, ainsi que de maintenir la direction de la marche dans des conditions de temps défavorables. Si le dispositif de propulsion a une commande à main, il doit être tel qu'il puisse être manœuvrable par des personnes inexpérimentées, et il doit également pouvoir être manœuvré quand l'embarcation de sauvetage est pleine d'eau.

(b) Des dispositions seront prises pour la marche arrière.

(c) Le volume des flotteurs intérieurs d'une embarcation de sauvetage à propulsion mécanique, autre qu'une embarcation de sauvetage à moteur, doit être augmenté pour compenser le poids du dispositif de propulsion.

Règle 11.

Armement des Embarcations de Sauvetage.

(*a*) L'armement normal de chaque embarcation de sauvetage sera le suivant:

(i) Un nombre suffisant d'avirons pour la nage en pointe, plus deux avirons de rechange, et un aviron de queue; un jeu et demi de dames de nage ou de tolets, attachés à l'embarcation par une aiguillette ou chaîne; une gaffe;

(ii) Deux tampons pour chaque nable (il n'est pas exigé de tampons pour les nables munis de soupapes automatiques convenables), attachés à l'embarcation par des aiguillettes ou chaînes; une écope et deux seaux faits d'une matière approuvée;

(iii) Un gouvernail attaché à l'embarcation par une aiguillette, et une barre franche;

(iv) Deux hachettes, une à chaque bout de l'embarcation;

(v) Un fanal avec de l'huile pour 12 heures d'éclairage, deux boîtes d'allumettes appropriées dans un récipient étanche à l'eau;

(vi) Un mât ou des mâts, avec des étais en fil d'acier galvanisé et des voiles de couleur orange;

(vii) Un compas efficace enfermé dans un habitacle qui sera lumineux ou muni de moyens convenables d'éclairage;

(viii) Une filière en guirlande extérieure à l'embarcation;

(ix) Une ancre flottante de dimension approuvée;

(x) Deux bosses de longueur suffisante: une d'elles sera tenue a l'extrême avant au moyen d'une estrope et d'un cabillot de manière à ce qu'elle puisse être larguée, et l'autre sera frappée solidement à l'étrave et prête à servir;

(xi) Un récipient contenant quatre litres et demi (ou un gallon anglais) d'huile végétale, de poisson ou animale; le récipient doit être disposé de façon à permettre de répandre aisément l'huile sur l'eau et construit de manière à pouvoir être amarré à l'ancre flottante;

(xii) Un récipient étanche à l'air contenant des vivres à raison de deux livres anglaises (906 grammes) de vivres par personne;

(xiii) Une livre anglaise (453 grammes) de lait condensé par personne, ou son équivalent;

(xiv) Un réceptacle étanche à l'eau contenant trois quarts anglais (équivalent à trois litres) d'eau douce par personne; un gobelet fixé par une aiguillette;

(xv) Deux signaux parachutes d'un type approuvé, capables de produire une lumière rouge brillante à une haute altitude; six feux à main d'un type approuvé donnant une lumière rouge brillante;

(xvi) Deux signaux fumigènes flottants d'un type approuvé (pour emploi durant le jour) capables de produire une quantité de fumée de couleur orange;

(xvii) Des dispositifs d'un type approuvé, permettant aux personnes de s'accrocher à l'embarcation si elle se retourne, sous la forme de quilles de roulis, de tringles, de quilles, ainsi que des filières de plat-bord à plat-bord en passant sous la quille de l'embarcation, ou tout autre dispositif approuvé;

(xviii) Un coffre étanche de médicaments de première urgence, d'un type approuvé;

(xix) Une lampe électrique capable d'être utilisée pour des signaux Morse; deux batteries de réserve, deux ampoules de réserve;

(xx) Un miroir de signalisation d'un type approuvé pour être utilisé durant le jour;

(xxi) Un couteau de poche avec ouvre-boîte attaché à l'embarcation par une aiguillette;

(xxii) Deux halins légers flottants;

(xxiii) Une pompe à main d'un type approuvé;

(xxiv) Un coffre convenable pour recevoir le petit matériel d'armement.

(*b*) Dans le cas de navires effectuant des voyages d'une durée telle que dans l'opinion de l'administration intéressée, les articles spécifiés dans les alinéas (vi), (xii), (xiii), (xx), (xxi) du paragraphe (*a*) de la présente Règle sont considérés comme superflus, l'Administration peut en permettre la dispense.

(*c*) Malgré les dispositions du paragraphe (*a*) de la présente Règle, les embarcations de sauvetage à moteur ou toutes autres embarcations de sauvetage à propulsion mécanique d'un type approuvé ne sont pas tenues de porter au mât ou des voiles, ou plus de la moitié de l'armement en avirons, mais elles doivent porter deux gaffes.

(*d*) Toutes les embarcations de sauvetage admises à transporter plus de 60 personnes doivent être munies de dispositifs convenables pour permettre à une personne se trouvant dans l'eau de se hisser dans l'embarcation de sauvetage.

Règle 12.

Maintien en bon ordre de l'Armement des Embarcations de Sauvetage.

Tout le matériel d'armement des embarcations de sauvetage qui n'est pas enfermé dans des caissons, doit être convenablement saisi dans l'embarcation, à l'exception de la gaffe qui sera gardée claire pour déborder l'embarcation. Les saisines doivent être disposées de manière à assurer le maintien du matériel, sans engager les crocs de hissage, ni empêcher le rapide chargement ou l'accès immédiat dans les embarcations.

Règle 13.

Appareil portatif de Radio pour Embarcation de Sauvetage.

(*a*) Les navires ayant moins de vingt embarcations doivent être munis d'un appareil de radio d'un type approuvé et satisfaisant aux prescriptions de la Règle 11 du Chapitre IV. Tout cet équipement doit être conservé dans la chambre des cartes ou dans tout autre lieu convenable, et prêt à être transporté dans n'importe laquelle des embarcations en cas d'urgence.

(*b*) Dans le cas de navires effectuant des voyages d'une durée telle que, dans l'opinion de l'Administration, un appareil portatif de radio serait superflu, l'Administration peut en accorder la dispense.

Règle 14.

Accès aux Embarcations.

Des dispositions convenables doivent être prises pour permettre l'accès aux embarcations.

Ces dispositions comprennent:

(*a*) Une échelle appropriée, correspondant à chaque jeu de bossoirs, pour permettre l'accès aux embarcations lorsqu'elles sont à l'eau;

(*b*) Des dispositifs appropriés pour éclairer les appareils de mise à l'eau et les embarcations, lors de la mise à l'eau;

(*c*) Des dispositions appropriées pour avertir les passagers et l'équipage que le navire est sur le point d'être abandonné; et

(*d*) Des dispositifs appropriés situés en dehors de la chambre des machines, permettant d'arrêter toute décharge d'eau dans les embarcations.

Règle 15.

Inscriptions sur les Embarcations de Sauvetage et les Engins flottants.

(*a*) Les dimensions de l'embarcation de sauvetage, ainsi que le nombre de personnes qu'elle est autorisée à recevoir, doivent être inscrits sur l'embarcation de sauvetage en caractères indélébiles et faciles à lire. Le nom du navire auquel l'embarcation de sauvetage appartient doit être peint sur l'avant et les deux bords.

(*b*) On inscrira de la même manière le nombre de personnes sur les engins flottants (et les radeaux transportés au lieu des engins flottants).

(*c*) On ne doit pas inscrire sur une embarcation de sauvetage ou sur un engin flottant un nombre de personnes plus grand que celui qui est obtenu en application des présentes Règles.

Règle 16.

Caractéristique des Bouées de Sauvetage.

(*a*) Une bouée de sauvetage doit remplir les conditions suivantes:

(i) Etre soit en liège massif, soit en toute autre matière équivalente;

(ii) Etre capable de soutenir, en eau douce, pendant 24 heures un poids de fer d'au moins 14,5 kg (32 livres anglaises);

Sont prohibées les bouées de sauvetage dont le remplissage est constitué par du jonc, du liège en copeaux ou en grains, ou par toute autre substance à l'état de déchets et sans cohésion propre ainsi que les bouées dont la flottabilité est assurée au moyen de compartiments à air nécessitant une insufflation préalable.

(*b*) Les bouées doivent être pourvues de guirlandes solidement amarrées. Il doit y avoir une bouée au moins, de chaque bord, qui soit pourvue d'une ligne de sauvetage longue de 27,50 mètres (ou 15 brasses) au moins. Le nombre des bouées de sauvetage lumineuses ne doit pas être inférieur à la moitié du nombre total des bouées de sauvetage et ne doit en aucun cas descendre au-dessous de six. Les appareils lumineux correspondants doivent être automatiques, efficaces et ne doivent pas s'éteindre par l'effet de l'eau; ils doivent être disposés au voisinage de leurs bouées avec les organes de fixation nécessaires.

(*c*) Toutes les bouées de sauvetage doivent être installées à bord de façon à être à portée immédiate des personnes embarquées.

(*d*) Les bouées de sauvetage doivent pouvoir toujours être larguées instantanément et ne comporter aucun dispositif de fixation permanente.

Règle 17.

Brassières de Sauvetage.

(*a*) Les navires doivent avoir, pour chaque personne présente à bord, une brassière de sauvetage d'un type approuvé par l'Administration, et, en outre, un nombre convenable de brassières spéciales pour enfants, à moins que les brassières précédentes ne puissent être ajustables à la taille des enfants.

(*b*) Une brassière de sauvetage ne doit pas être approuvée par l'Administration à moins de remplir les conditions suivantes:

(i) Etre de matière et de construction appropriées;
(ii) Etre capable de soutenir en eau douce pendant 24 heures, un poids de fer de 7,5 kg (ou 16,5 livres anglaises);
(iii) Etre réversible;
(iv) Etre capable de soutenir la tête d'une personne évanouie se trouvant dans l'eau.

Sont prohibées les brassières dont la flottabilité est assurée au moyen de compartiments à air.

(*c*) Les brassières doivent être installées à bord de manière à être rapidement accessibles; leur position doit être clairement indiquée.

Règle 18.

Appareil Lance-amarre.

(*a*) Tout navire doit être muni d'un appareil lance-amarre d'un type approuvé par l'administration.

(*b*) Cet appareil doit être capable de lancer avec une précision suffisante une ligne à une distance d'au moins 230 mètres (ou 250 yards) et doit comprendre au moins quatre fusées et quatre lignes.

Règle 19.

Signaux de Détresse du Navire.

Tout navire doit être muni, à la satisfaction de l'Administration, de moyens lui permettant d'effectuer des signaux de détresse efficaces de jour et de nuit comprenant des signaux parachutes capables de produire une lumière rouge brillante à haute altitude.

Règle 20.

Rôle d'Appel et Consignes en Cas d'Urgence.

(*a*) Des fonctions spéciales à remplir en cas d'urgence doivent être assignées à chaque membre de l'équipage.

(*b*) Le rôle d'appel doit fixer ces fonctions spéciales et indiquer, en particulier, à quel poste chaque homme devra se rendre, ainsi que les fonctions qu'il aura à remplir.

(*c*) Le rôle d'appel doit être rédigé avant le départ du navire. Des copies en seront affichées dans diverses parties du navire, et en particulier dans les locaux de l'équipage.

(*d*) Le rôle d'appel doit fixer les fonctions des divers membres de l'équipage en ce qui concerne:

(i) la fermeture des portes étanches, des vannes, les dispositifs de fermeture des dalots, des escarbilleurs, etc.;
(ii) l'armement des embarcations de sauvetage, y compris l'appareil de radio portatif et des engins flottants en général;
(iii) la mise à l'eau des embarcations sous bossoirs;
(iv) la préparation générale des embarcations et engins flottants;
(v) le rassemblement des passagers;
(vi) l'extinction de l'incendie.

(*e*) Le rôle d'appel doit fixer les devoirs respectifs des membres du personnel du Service Général envers les passagers en cas d'urgence. Ces devoirs comprennent:

(i) avertir les passagers;
(ii) vérifier qu'ils sont habillés et qu'ils ont mis leurs brassières de sauvetage d'une manière convenable;
(iii) réunir les passagers aux postes de rassemblement;
(iv) maintenir l'ordre dans les coursives et les escaliers et contrôler d'une manière générale les mouvements des passagers; et
(v) vérifier qu'un approvisionnement en couvertures a été placé dans les embarcations.

(*f*) Le rôle d'appel doit prévoir des signaux distincts pour l'appel de tout l'équipage aux postes d'embarcations et d'incendie, et donner les caractéristiques de ces signaux.

Règle 21.

Appels et Exercices.

(*a*) (i) Sur les navires à passagers, l'appel de l'équipage pour les exercices relatifs aux embarcations et à l'incendie doivent avoir lieu une fois par semaine, quand cela est praticable. Sur les navires à passagers qui effectuent des voyages d'une longueur supérieure à une semaine, ces appels auront lieu avant que le navire ne quitte le dernier port de départ;

(ii) Sur les navires de charge, un appel de l'équipage pour les exercices d'embarcation et d'incendie doit avoir lieu à des intervalles ne dépassant pas un mois;

(iii) Les dates auxquelles ces appels ont lieu doivent être mentionnées à tel journal de bord qui pourra être prescrit par l'Administration et, si, pendant une semaine quelconque (pour les navires à passagers) ou d'un mois (pour les navires de charge), ces appels n'ont pas lieu, mention sera faite au journal de bord de la raison pour laquelle il a fallu s'en dispenser.

(*b*) Sur les navires à passagers, sauf sur ceux qui effectuent des voyages internationaux courts, un appel des passagers doit avoir lieu dans les vingt-quatre heures qui suivent le départ.

(*c*) Divers groupes d'embarcations de sauvetage doivent être utilisés à tour de rôle au cours des exercices successifs d'embarcations. Les exercices et les inspections doivent être effectués de façon à ce que l'équipage comprenne pleinement les fonctions qu'il sera appelé à remplir et s'y exerce.

(*d*) Le signal d'alerte pour l'appel des passagers aux postes de rassemblement se compose d'une suite de plus de six coups brefs suivis d'un long coup du sifflet ou de la sirène. Sur les navires à passagers sauf sur ceux effectuant des voyages internationaux courts, ce signal sera complété par d'autres signaux produits électriquement dans tout le navire et manœuvrés de la passerelle de navigation. La signification de tous les signaux intéressant les passagers, avec des instructions précises sur ce qu'ils ont à faire en cas d'urgence, doivent être clairement indiquées en langues appropriées dans des avis qui doivent être affichés dans leurs cabines et dans les endroits bien visibles dans d'autres parties des locaux à passagers.

PARTIE B. — NAVIRES A PASSAGERS SEULEMENT

(La partie B s'applique aux navires à passagers seulement.)

Règle 22.

Embarcations de Sauvetage et Engins flottants.

(*a*) Sous réserve des prescriptions des paragraphes ci-dessous de la présente Règle, sur les navires à passagers, il doit y avoir dans les embarcations de sauvetage une place pour chaque personne présente à bord, et, en outre, des engins flottants pour 25 p. 100 des personnes présentes à bord. Sur aucun navire à passagers il ne peut être exigé plus d'embarcations de sauvetage qu'il est nécessaire pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

(*b*) Dans le cas de navires à passagers effectuant des voyages internationaux courts, des embarcations de sauvetage et des engins flottants doivent être installés de façon à satisfaire aux prescriptions formulées pour ces navires dans les Règles 23 et 24. Si l'Administration considère que le transport de passagers, dépassant la capacité des embarcations prévue ci-dessus, est nécessité par le volume du trafic, cette Administration peut la permettre, à condition que le navire satisfasse aux prescriptions applicables à cette classe de navires, formulées dans la Règle 1 (*d*) du Chapitre II.

(c) Une Administration peut permettre à des navires déterminés ou à des catégories de navires, en possession de certificats de voyage international court, d'effectuer des voyages dépassant 600 milles, mais ne dépassant pas 1.200 milles, pourvu que de tels navires satisfassent aux prescriptions du paragraphe (b) de la présente Règle et qu'ils portent des embarcations de sauvetage capables de contenir au moins 75 p. 100 des personnes à bord.

Règle 23.

Nombre de Bossoirs et capacité des Embarcations de Sauvetage et des Engins flottants.

(a) (i) Tout navire à passagers doit avoir un nombre de jeux de bossoirs déterminé d'après sa longueur, par la colonne A du tableau inséré à la Règle 24, sous réserve qu'il ne sera pas exigé un nombre de jeux de bossoirs supérieur à celui des embarcations de sauvetage nécessaires pour recevoir toutes les personnes présents à bord.

(ii) Sous chaque jeu de bossoirs doit être attaché une embarcation de sauvetage. Si ces embarcations de sauvetage ne fournissent pas une place suffisante pour recevoir toutes les perronnes présentes à bord, des jeux de bossoirs additionnels auxquels seront attachés des embarcations de sauvetage, doivent être installés si possible. Si les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs ne fournissent pas une place suffisante pour toutes les personnes présentes à bord, des embarcations de sauvetage additionnelles seront installées au-dessous des embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs de façon à fournir une place pour chaque personne présénte à bord.

(iii) Lorsque dans l'opinion d'une Administration, il est impraticable ou déraisonnable de mettre sur un navire le nombre de jeux de bossoirs exigé par la colonne A du tableau inséré à la Règle 24, cette Administration peut, dans certains cas exceptionnels, autoriser une réduction du nombre de jeux de bossoirs, comme spécifié dans la colonne B du tableau.

(b) (i) Un navire à passagers affecté à des voyages internationaux courts doit avoir un nombre de jeux de bossoirs déterminé d'après sa longueur par la colonne A du tableau inséré à la Règle 24. Une embarcation de sauvetage doit être attachée à chaque jeu de bossoirs. Ces embarcations de sauvetage doivent avoir au moins la capacité minimum prescrite par la colonne C du tableau, ou la capacité suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord, si ce nombre est inférieur au premier. Dans le cas de navires admis à transporter un nombre de personnes dépassant la capacité des embarcations de sauvetage spécifiée dans la colonne C, on doit installer des embarcations de sauvetage additionnelles sous bossoirs ou des engins flottants d'un type approuvé, de façon à ce que la place fournie par toutes les embarcations de sauvetage, y compris les enfins flottants, soit suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord. En outre, il doit y avoir des engins flottants pour 10 pour cent des personnes présentes à bord.

(ii) Lorsque, dans l'opinion d'une Administration, il n'est ni praticable, ni raisonnable de mettre sur un navire effectuant des voyages internationaux courts le nombre de jeux de bossoirs exigé par la colonne A du tableau inséré à la Règle 24, l'Administration peut, dans certains cas exceptionnels, autoriser une réduction dans le nombre de jeux de bossoirs, pourvu toutefois, que ce nombre soit au moins égal au nombre réduit exigé par la colonne B du tableau, et aussi que la capacité totale des embarcations de sauvetage du navire soit au moins égale au minimum exigé par la colonne C ou égale à la capacité nécessaire pour recevoir toutes les personnes présentes à bord, si le nombre de celles-ci est inférieur au premier.

(c) Les navires à passagers doivent porter deux embarcations attachées aux bossoirs — une de chaque bord du navire — pour servir en cas d'urgence. Ces embarcations doivent être d'un type approuvé par l'Administration et ne dépasseront pas normalement une longueur de 8 mètres (ou 26 pieds). Elles peuvent entrer en compte pour satisfaire à la Règle 22, pourvu qu'elles répondent complètement aux conditions des embarcations de sauvetage du présent chapitre. Elles doivent être tenues prêtes pour un usage immédiat pendant que le navire est en mer. Sur les navires sur lesquels, en conformité avec la Règle 26 (f), des dispositifs sont fixés aux côtés des embarcations de sauvetage il n'est pas nécessaire de munir de ces dispositifs les deux embarcations mises à bord pour satisfaire aux stipulations de la présente Règle.

Règle 24.

Tableau relatif aux bossoirs et à la capacité des embarcations de sauvetage.

Le tableau ci-après fixe d'après la longueur du navire:

A) Le nombre minimum de jeux de bossoirs à installer, à chacun desquels doit être attachée une embarcation de sauvetage conformément à la règle 23 ci-dessus;

B) Le nombre réduit de jeux de bossoirs qui peut être admis exceptionnellement, conformément à la règle 23;

C) La capacité minimum requise pour les embarcations de sauvetage sur un navire effectuant des voyages internationaux courts.

LONGUEUR ENREGISTRÉE du navire.		(A) NOMBRE minimum de jeux de bossoirs.	(B) NOMBRE réduit de jeux de bossoirs autorisés exceptionnellement.	(C) CAPACITÉ minimum des embarcations.	
Mètres.	Pieds anglais.			Mètres cubes.	Pieds cubes.
31 et au-dessous de 37	100 et au-dessous de 120	2	2	11	400
37 — 43	120 — 140	2	2	18	650
43 — 49	140 — 160	2	2	26	900
49 — 53	160 — 175	3	3	33	1,150
53 — 58	175 — 190	3	3	38	1,350
58 — 63	190 — 205	4	4	44	1,550
63 — 67	205 — 220	4	4	50	1,750
67 — 70	220 — 230	5	4	52	1,850
70 — 75	230 — 245	5	4	61	2,150
75 — 78	245 — 255	6	5	68	2,400
78 — 82	255 — 270	6	5	76	2,700
82 — 87	270 — 285	7	5	85	3,000
87 — 91	285 — 300	7	5	94	3,300
91 — 96	300 — 315	8	6	102	3,600
96 — 101	315 — 330	8	6	110	3,900
101 — 107	330 — 350	9	7	122	4,300
107 — 113	350 — 370	9	7	135	4,750
113 — 119	370 — 390	10	7	146	5,150
119 — 125	390 — 410	10	7	157	5,550
125 — 133	410 — 435	12	9	171	6,050
133 — 140	435 — 460	12	9	185	6,550
140 — 149	460 — 490	14	10	202	7.150
149 — 159	490 — 520	14	10	221	8.800
159 — 168	520 — 550	16	12	238	8,400
168 — 177	550 — 580	16	12		
177 — 186	580 — 610	18	13		
186 — 195	610 — 610	18	13		
195 — 204	640 — 670	20	14		
204 — 213	670 — 700	20	14		
213 — 223	700 — 730	22	15		
223 — 232	730 — 760	22	15		
232 — 241	760 — 790	24	16		
241 — 250	790 — 820	24	17		
250 — 261	820 — 855	26	18		
261 — 271	855 — 890	26	18		
271 — 282	890 — 925	28	19		
282 — 293	925 — 960	28	19		
293 — 303	960 — 995	30	20		
303 — 314	995 — 1,030	30	20		

Note sur (A) et (B). — Lorsque la longueur du navire dépasse 314 mètres (ou 1,030 pieds), l'administration doit déterminer le nombre minimum de jeux de bossoirs à installer sur ce navire.

Note sur (C). — Lorsque la longueur du navire est inférieur à 31 mètres (ou 100 pieds) ou lorsqu'elle dépasse 168 mètres (ou 550 pieds), la capacité cubique des embarcations de sauvetage doit être déterminée par l'administration.

Règle 25.

Appareil de Radio et Projecteur dans les Embarcations de Sauvetage à moteur.

(a) Toute embarcation de sauvetage à moteur de la classe A, lorsqu'elle est exigée pour satisfaire aux paragraphes (a) et (b) de la Règle 8, doit être munie d'une installation radiotélégraphique, satisfaisant aux prescriptions de la présente Règle et de la Règle 13 du Chapitre IV et d'un projecteur répondant aux prescriptions du paragraphe (f) de la présente Règle.

(b) L'équipement de radiotélégraphie doit être installé dans une cabine assez grande pour contenir en même temps l'équipement et son utilisateur.

(c) Des mesures doivent être prises pour que le fonctionnement de l'émetteur et du récepteur ne soit pas géné par le moteur en marche, que la batterie soit sur la charge ou non.

(d) La batterie de la radio ne doit pas être utilisée pour alimenter un dispositif de lancement de moteur ou un système d'allumage quel qu'il soit.

(e) Le moteur de l'embarcation de sauvetage doit être équipé avec une dynamo pour la recharge de la batterie de la radio, et pour tout autre usage.

(f) Le projecteur doit comporter une lampe d'au moins 80 watts, un réflecteur efficace et une source d'énergie permettant d'éclairer efficacement un objet de couleur claire d'une largeur d'environ 18 mètres (ou 60 pieds) à une distance de 180 mètres (ou 200 yards) pendant une durée totale de 6 heures, et pourra fonctionner sans interruption pendant au moins 3 heures.

Règle 26.

Installation et Manœuvre des Embarcations de Sauvetage.

(*a*) Les embarcations de sauvetage doivent être installées à la satisfaction de l'Administration, de telle façon que:

(i) Elles puissent être mises à l'eau dans un temps aussi court que possible;

(ii) Elles n'empêcheront d'aucune manière la manœuvre rapide des autres embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs ou arrimées sous les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs ou les engins flottants, le rassemblement des personnes présentes à bord aux postes d'évacuation ou leur embarquement; et

(iii) Même sous des conditions défavorables de bande et d'assiette, au point de vue de la manœuvre des embarcations de sauvetage, un nombre de personnes aussi grand que possible puisse y être embarqué.

(*b*) Lorsque cela est possible une embarcation de sauvetage seule sera desservie par un seul jeu de bossoirs. Sur les navires où cette disposition n'est pas réalisable les embarcations de sauvetage peuvent, sous réserve des dispositions qui précèdent, être placées l'une au-dessus de l'autre; ou sous certaines conditions que pourra imposer l'Administration, elles peuvent être placées l'une dans l'autre; toutefois, quand des embarcations de sauvetage ainsi disposées doivent être soulevées avant d'être mises à l'eau, des appareils mécaniques à moteur seront prévus pour les soulever.

(*c*) Quand une embarcation de sauvetage est placée sous une autre, elle doit être munie de supports appropriés amovibles ou de tout autre dispositif d'un modèle approuvé, en vue d'éviter que le poids de l'embarcation de sauvetage supérieure soit mal réparti sur l'embarcation de sauvetage inférieure.

(*d*) Les embarcations de sauvetage ne peuvent être placées sur plus d'un pont que si des mesures appropriées sont prises pour éviter que les embarcations de sauvetage d'un pont inférieur ne soient gênées par les embarcations de sauvetage placées sur le pont au-dessus.

(*e*) On ne doit pas mettre d'embarcations de sauvetage à l'extrême avant du navire. Les embarcations de sauvetage doivent être disposées de telle manière qu'elles puissent être mises à l'eau avec sécurité.

(*f*) Les bossoirs doivent être de forme approuvée, et doivent être disposés à la satisfaction de l'Administration. Ils doivent être disposés sur un ou plusieurs ponts de telle sorte que les embarcations de sauvetage placées au-dessous d'eux puissent être mises à l'eau avec sécurité sans être gênées par la manœuvre des autres bossoirs.

(*g*) Sur les navires de plus de 46 mètres (ou 150 pieds) de longueur les bossoirs doivent être:

(i) du type oscillant ou du type à gravité pour la manœuvre des embarcations de sauvetage d'un poids ne dépassant pas 4.064 kg (ou 4 Tonnes anglaises) dans leur état de mise à l'eau sans passagers;

(ii) Du type à gravité pour la manœuvre d'embarcations d'un poids supérieur à 4.064 kg (ou 4 tonnes anglaises) dans leur état de mise à l'eau sans passagers.

(*h*) Sur les navires dont la longueur ne dépasse pas 46 mètres (ou 150 pieds) lorsqu'ils sont équipés de bossoirs du type pivotant, ceux-ci doivent être munis de dispositifs d'un modèle approuvé, qui les empêcheront de sortir de leur crapaudine.

(*i*) Les bossoirs, garants, poulies, et autres appareils doivent avoir une résistance suffisante pour permettre de mettre à l'eau avec sécurité les embarcations de sauvetage avec leur complet chargement de personnes et de matériel, même si le navire a une bande de 15° d'un bord quelconque.

(*j*) Sur les navires dont le pont des embarcations est d'une hauteur supérieure à 4,60 mètres (ou 15 pieds) au-dessus de la ligne de flottaison correspondant au tirant d'eau maximum en eau de mer, des mesures seront prises pour faciliter la mise à l'eau sous des conditions défavorables de bande.

(*k*) Les embarcations de sauvetage, à l'exception des embarcations de secours, mentionnées à la Règle 23, seront desservies par des garants métalliques, ainsi que par des treuils d'un modèle approuvé. Mais l'Administration peut permettre l'installation de garants en cordage de manille avec ou sans treuils sur des navires, quand elle estime que des garants en cordage de manille sont suffisants, tout en tenant compte, entre autres, de la hauteur du pont des embarcations au-dessus de la ligne de flottaison correspondant au tirant d'eau minimum en eau de mer.

(*l*) Deux tireveilles doivent être attachées aux extrémités des bossoirs; les garants et tireveilles doivent être assez longs pour atteindre l'eau lorsque le navire est à son tirant d'eau le plus faible en eau de mer et avec une bande de 15° d'un bord ou de l'autre. Les poulies inférieures doivent être munies d'un anneau ou d'une maille allongée disposée pour être passée dans les crocs de suspente, à moins que ne soit installé un dispositif d'échappement d'un modèle approuvé.

(*m*) Les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs doivent avoir leurs palans prêts à être utilisés et des dispositions doivent être prises pour que les embarcations soient rapidement libérées des palans, sans qu'il soit nécessaire que cette manœuvre soit simultanée pour les deux palans. Les points d'attache des embarcations de sauvetage aux palans seront placés de telle sorte que les embarcations de sauvetage puissent être facilement dégagées des bossoirs.

(*n*) Lorsque le même jeu de bossoirs sert pour plus d'une embarcation de sauvetage il doit y avoir des palans distincts pour chaque embarcation de sauvetage, à moins que les garants ne soient métalliques. Les appareils employés doivent permettre de mettre à l'eau les embarcations de sauvetage à tour de rôle et rapidement.

Lorsqu'un dispositif mécanique à moteur est employé pour rentrer les garants, il doit être complété par une commande à main efficace.

Règle 27.

Eclairage des Ponts, Embarcations, etc.

(*a*) Un éclairage électrique ou autre, suffisant pour satisfaire aux exigences de la sécurité, doit être prévu dans les diverses parties d'un navire à passagers et particulièrement sur les ponts où se trouvent les embarcations de sauvetage. Des dispositions doivent être prises également pour l'éclairage des dispositifs de mise à l'eau, et des embarcations de sauvetage pendant leur mise à l'eau immédiatement après. La source autonome de secours du groupe électrique prescrite par la Règle 22 du Chapitre II, doit être capable d'alimenter, le cas échéant, les appareils de cet éclairage.

(*b*) La sortie de chaque tranche principale de cloisonnement occupée par les passagers ou l'équipage, doit être éclairée en permanence par une lampe de secours. L'alimentation de ces lampes de secours doit pouvoir être fournie par la source autonome de secours visée au paragraphe (*a*) de la présente Règle en cas d'arrêt de la source principale d'éclairage du navire.

Règle 28.

Personnel des Embarcations de Sauvetage.

(*a*) Un officier de pont ou un canotier breveté doit être chargé de chaque embarcation de sauvetage et il lui sera également désigné un suppléant. Celui qui est chargé d'une embarcation doit avoir la liste de son personnel et s'assurer que les hommes placés sous ses ordres sont au courant de leurs diverses fonctions.

(*b*) A toute embarcation de sauvetage à moteur doit être affecté un homme sachant conduire le moteur.

(*c*) Un homme capable de faire fonctionner l'installation radiotélégraphique et le projecteur, doit être affecté à chaque embarcation de sauvetage comportant ces appareils conformément à la Règle 25.

Règle 29.

Canotiers brevetés.

(*a*) Sur tout navire à passagers il doit y avoir pour chaque embarcation mise à bord conformément aux prescriptions du présent chapitre, un nombre de canotiers au moins égal à celui qui est prévu au tableau ci-après:

Nombre de personnes prévues par embarcation	Le nombre minimum de canotiers brevetés doit être
Moins de 41 personnes	2
De 41 à 61 personnes	3
De 62 à 85 personnes	4
Au-dessus de 85 personnes	5

(*b*) La désignation pour chaque embarcation de sauvetage des canotiers brevetés est laissée à la discrétion du capitaine.

(*c*) L'expression « canotier breveté » désigne tout membre de l'équipage qui est possesseur d'un certificat d'aptitude délivré avec l'autorisation de l'administration.

(*d*) Pour obtenir ce certificat, le candidat doit prouver qu'il a été entraîné à toutes les manœuvres relatives à la mise à l'eau des embarcations de sauvetage et à l'usage des avirons, et qu'il est familier avec les manœuvres des embarcations elles-mêmes; et de plus qu'il est capable de comprendre les ordres relatifs aux embarcations de sauvetage et de les exécuter.

Règle 30.

Engins flottants et radeaux de sauvetage.

a) L'expression « engin flottant » désigne un matériel flottant (autre que les embarcations de sauvetage, les bouées et les brassières de sauvetage), destiné à supporter un nombre déterminé de personnes qui se trouvent dans l'eau et d'une construction telle qu'il conserve sa forme et ses caractéristiques.

b) Un type d'engin flottant ne peut être approuvé s'il ne satisfait aux conditions suivantes:

(i) Il doit avoir des dimensions et une résistance telle qu'il puisse être jeté dans l'eau sans dommage de l'endroit où il est arrimé;

(ii) Il ne sera pas d'un poids supérieur à 180 kg (ou 400 livres anglaises) à moins que des dispositifs appropriés ne soient installés à la satisfaction de l'administration afin d'en permettre la mise à l'eau sans qu'il y ait besoin de le soulever à la main;

(iii) Il doit être de matière et de construction approuvées;

(iv) Il doit être utilisable et stable, quelle que soit la face sur laquelle il flotte;

(v) Les caissons a air ou les flotteurs équivalents doivent être placés aussi près que possible des côtés de l'engin et il ne faut pas que la flottabilité de cet engin dépende d'une insufflation préalable;

(vi) Il sera muni d'une bosse et aura une filière en guirlande solidement attachée autour de la paroi extérieure.

c) Le nombre de personnes pour lesquelles un engin flottant est autorisé doit être le plus petit des deux nombres obtenus en divisant:

(i) Le nombre de kilogrammes de fer qu'il est capable de supporter en eau douce par 14,5 (ou le nombre de livres anglaises par 32); et

(ii) Le périmètre de l'engin, exprimé en centimètres, par 30,5.

d) Des radeaux de sauvetage peuvent être embarqués au lieu d'engins flottants à la condition qu'ils satisfassent d'abord aux prescriptions des alinéas (ii), (iii), (iv), (v) et (vi) du paragraphe *b* de la présente règle et en outre aux conditions suivantes:

(i) Ils doivent avoir une résistance suffisante pour être lancés ou jetés à l'eau sans avarie de l'endroit où ils sont arrimés;

(ii) Ils ne doivent pas avoir moins de 85 décimètres cubes (3 pieds cubes) de caissons à air ou de flotteurs équivalents, pour chaque personne qu'ils sont autorisés à porter;

(iii) Ils doivent avoir une surface de pont d'au moins 3,720 centimètres carrés (ou 4 pieds carrés) pour chaque personne qu'ils sont autorisés à porter, et les personnes qu'ils portent doivent être effectivement hors de l'eau;

(iv) Ils seront munis de deux pagaies.

Règle 31.

Nombre de bouées de sauvetage.

Le nombre minimum de bouées de sauvetage dont il faut munir les navires à passagers est fixé par le tableau suivant:

LONGUEUR DU NAVIRE		NOMBRE minimum de bouées.
En mètres.	En pieds.	
Au-dessous de 61	Au-dessous de 200	8
61 et au-dessous de 122	200 et au dessous de 400	12
122 et au-dessous de 183	400 et au-dessous de 600	18
183 et au-dessous de 244	600 et au dessous de 800	24
244 et au dessus	800 et au-dessus	30

PARTIE C. — NAVIRES DE CHARGE SEULEMENT

(La partie C s'applique exclusivement aux navires de charge.)

Règle 32.

Nombre et capacité des Embarcations de Sauvetage.

(*a*) Les navires de charge, excepté les navires employés comme navires-usines dans la chasse à la baleine, doivent avoir des embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs, de chaque bord, d'une capacité totale telle qu'elles puissent recevoir toutes les personnes présentes à bord.

(*b*) Tout navire employé comme navire-usine dans la pêche à la baleine doit avoir des embarcations attachées aux bossoirs, de chaque bord, d'une capacité totale telle qu'elles puissent recevoir tous les membres de l'équipage engagés pour armer le navire. En outre, les navires de cette catégorie doivent avoir à bord des embarcations de sauvetage d'une capacité totale suffisante pour recevoir la totalité des personnes supplémentaires présentes à bord. Ces embarcations de sauvetage additionnelles seront, quand il est possible, attachées aux bossoirs. Si elles ne sont pas attachées aux bossoirs, elles doivent être placées sous les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs.

(*c*) Tout navire-citerne de 3.000 tonneaux de jauge brute et au-dessus doit avoir à bord au moins quatre embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs, dont deux seront à l'arrière et deux au milieu du navire.

Règle 33.

Bossoirs et Dispositifs de Mise à l'Eau.

(*a*) Sur les navires de charge, toutes les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs doivent être disposées à la satisfaction de l'Administration.

(*b*) Les embarcations de sauvetage ne doivent pas être placées à l'extrême avant du navire. Elles doivent être disposées de manière à pouvoir être mises à l'eau avec sécurité.

(*c*) Les bossoirs doivent être d'une forme approuvée et disposés d'une manière convenable à la satisfaction de l'Administration.

(*d*) Sur les navires de plus de 46 mètres (ou 150 pieds) de longueur, les bossoirs doivent être:

(i) Du type oscillant ou du type à gravité pour la manœuvre des embarcations de sauvetage d'un poids ne dépassant pas 4064 kilogrammes (ou 4 tonnes anglaises) dans leur état de mise à l'eau sans passagers;

(ii) Du type à gravité pour la manœuvre des embarcations d'un poids supérieur à 4064 kilogrammes (ou 4 tonnes anglaises) dans leur état de mise à l'eau sans passagers.

(*e*) Sur les navires de charge dont la longueur ne dépasse pas 46 mètres (ou 150 pieds), les bossoirs, s'ils sont du type pivotant, doivent être munis de dispositifs d'un modèle approuvé qui les empêchent de sortir de leur crapaudine.

(*f*) Les bossoirs, garants, poulies et autres appareils doivent avoir une résistance suffisante pour permettre de mettre à l'eau avec sécurité, les embarcations de sauvetage avec leur chargement complet de personnes et de matériel, si le navire a une bande de 15° d'un bord quelconque.

(*g*) Sur les navires de charge dont le pont des embarcations est à une hauteur supérieure à 4,50 mètres (ou 15 pieds) au-dessus de la ligne de flottaison correspondant au tirant d'eau maximum en eau de mer, des mesures doivent être prises pour faciliter la mise à l'eau dans des conditions défavorables de bande.

(*h*) Les embarcations de sauvetage doivent être desservies par des garants métalliques, ainsi que par des treuils d'un modèle approuvé; mais l'Administration peut permettre l'installation de garants en cordage de manille avec ou sans treuils quand elle estime que des garants en cordage de manille sont suffisants, tout en tenant compte, entre autres, de la hauteur du pont des embarcations à partir de la ligne de flottaison correspondant au tirant d'eau en eau de mer.

(*i*) Deux tireveilles doivent être attachées aux extrémités des bossoirs et les garants et ces tireveilles doivent être assez longs pour atteindre l'eau lorsque le navire est à son tirant d'eau minimum à la mer et a une bande de 15° d'un bord quelconque. Les poulies inférieures doivent être munies d'un anneau ou d'une maille allongée disposés pour être passés dans les crocs de suspente, à moins que ne soit installé un dispositif d'échappement d'un modèle approuvé.

(*j*) Les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs doivent avoir leur palans prêts à être utilisés et des dispositions doivent être prises pour que les embarcations de sauvetage soient rapidement libérées des palans, sans qu'il soit nécessaire que cette manœuvre soit simultanée pour les deux palans. Les points d'attache des embarcations de sauvetage aux palans seront placés de telle sorte que les embarcations de sauvetage puissent être facilement dégagées des bossoirs.

Règle 34.

Nombre de bouées de sauvetage.

(*a*) On doit mettre à bord au moins 8 bouées de sauvetage approuvées d'un type qui satisfasse aux exigences de la règle 16. Toutes les bouées de sauvetage seront munies de guirlandes solidement amarrées.

(*b*) Au moins la moitié des bouées de sauvetage doivent être munies d'appareils à éclairage automatique d'un type approuvé, ne

devant pas s'éteindre par l'effet de l'eau. Ces appareils doivent être disposés près des bouées auxquelles ils appartiennent, avec les dispositifs d'attache nécessaires.

Il doit y avoir une bouée au moins, de chaque bord, qui soit pourvue d'une ligne de sauvetage longue de 27,50 mètres (ou 15 brasses) au moins.

(c) Dans le cas de navires-citernes les appareils automatiques d'éclairage doivent être du type à batterie électrique.

CHAPITRE IV

Radiotélégraphie et radiotéléphonie.

PARTIE A. — APPLICATION ET DÉFINITIONS

Règle 1.

Application.

a) Le présent Chapitre, à moins de dispositions expresses contraires, s'applique à tous les navires auxquels s'applique la Convention;

b) Aucune disposition de ce Chapitre ne pourra empêcher un navire ou une embarcation rescapée d'employer tous les moyens disponibles pour attirer l'attention, signaler sa position et obtenir du secours.

Règle 2.

Définitions.

Pour l'application du présent Chapitre, à moins de dispositions expresses contraires:

a) L'expression « Règlement des Radiocommunications » désigne le Règlement général des Radiocommunications annexé à la Convention Internationale des Télécommunications (Madrid 1932) ou tout règlement qui y a été substitué, ou qui pourra y être substitué dans l'avenir à un moment quelconque;

b) L'expression « Signal d'Alarme » désigne le signal d'alarme automatique prescrit par le Règlement des Radiocommunications relatif à la Radiotélégraphie;

c) L'expression « Auto-Alarme » désigne un appareil automatique d'alarme qui est déclenché par le signal d'alarme, et aura été approuvé par l'Administration;

d) L'expression « Fréquence de détresse » désigne les fréquences respectivement assignées à la Radiotélégraphie et à la Radiotéléphonie par le Règlement des Radiocommunications*;

e) L'expression « Signal de détresse » désigne un signal de détresse prescrit par le Règlement des Radiocommunications;

f) L'expression « Opérateur qualifié » désigne une personne possédant le certificat requis conformément aux dispositions du Règlement des Radiocommunications;

g) Une installation existante est une installation déjà en place au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention;

h) Une installation nouvelle est une installation qui remplacera une installation existante ou qui sera installée sur un navire après l'entrée en vigueur de la présente Convention.

Règle 3.

Installations radiotélégraphiques.

Les navires à passagers, quelle que soit leur dimension, et les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.600 tonneaux doivent, à moins qu'ils n'en soient exemptés par la Règle 5, être pourvus d'une installation radiotélégraphique conforme aux dispositions des Règles 9 et 10.

Règle 4.

Installations radiotéléphoniques.

Les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux, mais inférieure à 1.600 tonneaux, à moins d'être pourvus d'une installation radiotélégraphique, conformément aux dispositions des Règles 9 et 10, doivent, s'ils n'en sont pas exemptés aux termes de la Règle 6, être pourvus d'une installation radiotéléphonique conformément aux dispositions de la Règle 15.

* *N. B.* — La fréquence prescrite est actuellement de 500 kcs. Radiotélégraphie. Elle sera de 2.182 kcs. en Radiotéléphonie lorsque le Règlement des Radiocommunications (Atlantic City, 1947) entrera en vigueur.

Règle 5.

Exemption des Prescriptions de la Règle 3.

(a) Les Gouvernements Contractants estiment qu'il est particulièrement indiqué de ne pas s'écarter des dispositions de la Règle 3; cependant chaque Administration aura le droit d'accorder à certains navires à passagers et à certains navires de charge appartenant à son pays, des exemptions de caractère partiel et /ou conditionnel, ou même une exemption totale des prescriptions de la Règle 3.

(b) Les exemptions accordées en vertu du paragraphe (a) de la présente Règle ne seront accordées qu'à des navires effectuant un voyage au cours duquel la distance maxima à laquelle le navire s'éloignera de la côte, la longueur du voyage, l'absence des risques habituels de la navigation et autres conditions affectant la sécurité sont telles que l'application intégrale de la Règle 3 n'est ni raisonnable ni nécessaire.

(c) Chaque Administration soumettra à l'organisation, dès que possible, après le 1er janvier de chaque année un rapport indiquant toutes les exemptions accordées en vertu des alinéas (a) et (b) de la présente Règle, au cours de l'année civile précédente.

Règle 6.

Exemption des Prescriptions de la Règle 4.

Toute Administration peut, si elle estime que la route suivie et les conditions du voyage sont telles qu'une installation radiotéléphonique n'est ni raisonnable ni nécessaire, exempter des navires appartenant à son pays des prescriptions de la Règle 4.

PARTIE B. — SERVICES D'ÉCOUTE

Règle 7.

Services d'écoute radiotélégraphiques.

(a) (i) Tout navire qui, conformément aux dispositions de la Règle 3, doit être obligatoirement pourvu d'une installation radiotélégraphique, doit avoir à bord, lorsqu'il est à la mer, au moins un opérateur qualifié (1) et, s'il n'est pas muni d'un auto-alarme, doit, sous réserve des dispositions du paragraphe (d) de la présente Règle, assurer un service d'écoute permanent sur la fréquence de détresse radiotélégraphique dans la bande des fréquences moyennes, au moyen d'un opérateur qualifié effectuant la veille à l'écoute.

(ii) Cependant en vue de permettre l'installation d'auto-alarmes réalisés conformément à la nouvelle spécification contenue dans la Règle 11 les Administrations pourront permettre que les heures d'écoute soient limitées à celles prévues aux paragraphes (b) et (c) (i) de la présente Règle pendant une période n'excédant pas deux ans à partir de la mise en vigueur de la présente Convention, sur les navires à passagers existants de moins de 3.000 tonneaux et sur les navires de charge existants de moins de 5.500 tonneaux, qui ne seraient pas déjà pourvus d'un auto-alarme.

Navires à passagers.

(b) Tout navire à passagers qui doit être obligatoirement muni d'une installation radiotélégraphique en vertu de la Règle 3 doit s'il est pourvu d'un auto-alarme, sous réserve des dispositions figurant au paragraphe (d) de la présente Règle et tant qu'il est à la mer, assurer un service d'écoute sur la fréquence de détresse radiotélégraphique dans la bande des fréquences moyennes, au moyen d'un opérateur qualifié effectuant la veille à l'écoute dans les conditions suivantes:

(i) S'il transporte ou est autorisé à transporter jusqu'à 250 passagers, un total d'au moins 8 heures d'écoute par jour;

(ii) S'il transporte ou est autorisé à transporter plus de 250 passagers et s'il effectue un voyage entre deux ports consécutifs dont la durée dépasse 16 heures, un total d'au moins 16 heures d'écoute par jour. Dans ce cas le navire devra avoir à bord au moins deux opérateurs qualifiés;

(iii) s'il transporte ou est autorisé à transporter plus de 250 passagers et s'il effectue un voyage entre deux ports consécutifs d'une durée de moins de 16 heures, un total d'au moins 8 heures d'écoute par jour.

Navires de charge.

(c) (i) Tout navire de charge qui, conformément à la Règle 3, doit être pourvu d'une installation radiotélégraphique, s'il est muni d'un auto-alarme, doit, sous réserve des dispositions du paragraphe (d) de la présente Règle et lorsqu'il est à la mer, assurer un service d'écoute sur la fréquence de détresse radiotélégraphique, dans la

(1) *N. B.* — Appelé dans certains pays: officier-radiotélégraphiste.

bande des fréquences moyennes, au moyen d'un opérateur qualifié effectuant la veille à l'écoute dans les conditions suivantes:

(a) A bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5.500 tonneaux, pendant au moins 8 heures par jour au total:

(b) A bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.600 tonneaux mais inférieure à 5.500 tonneaux, pendant au moins 8 heures par jour au total. Les Administrations qui, en raison de conditions qui leur sont particulières, se trouvent dans l'impossibilité d'imposer un service d'écoute de 8 heures devront prendre des dispositions pour assurer le nombre maximum possible d'heures d'écoute, qui ne sera pas inférieur à 2 heures pour jour au total (*).

(ii) Tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux mais inférieure à 1.600 tonneaux, pourvu d'une installation radiotélégraphique par application de la Règle 4, doit avoir à bord au moins un opérateur qualifié et doit, sous réserve des dispositions du paragraphe (d) de la présente Règle et lorsqu'il est à la mer, assurer un service d'écoute sur la fréquence de détresse radiotélégraphique, dans la bande des fréquences moyennes, au moyen d'un opérateur qualifié faisant la veille à l'écoute, pendant les périodes qui pourront être prescrites par l'Administration.

(d) Aux heures où un opérateur qualifié devra, en vertu de la présente Règle, écouter sur la fréquence de détresse, cet opérateur pourra interrompre ce service, lorsqu'il assurera le service du trafic sur d'autres fréquences, ou accomplira d'autres fonctions essentielles relative à la Radio; il ne pourra le faire que si, en pratique, il lui est impossible d'assurer l'écoute par quelque autre moyen, tels que: casque à deux branchements ou haut-parleur. Si cette veille à l'écoute est impossible dans la pratique, l'auto-alarme, s'il y en a un à bord, devra être mis en service. Les dispositions du présent paragraphe ne dispensent pas le navire de se conformer aux dispositions du Règlement des Radiocommunications relatives « aux périodes de silence ».

(e) A bord de tous les navires munis d'un auto-alarme, cet auto-alarme devra, lorsque le navire est à la mer, être mis en service à tous les moments où il ne sera pas effectué de veille en vertu du paragraphe (b), (c) ou (d).

(f) Les périodes d'écoute prévues par la présente Règle, y compris celles fixées par l'Administration, devront être observées de préférence aux heures fixées par le Règlement des Radiocommunications pour le service radiotélégraphique.

Règle 8.

Service d'Ecoute — Radiotéléphonie.

Tout navire muni d'une installation radiotéléphonique, conformément à la Règle 4, doit, pour des raisons de sécurité, avoir à bord au moins un opérateur qualifié (qui pourra être un membre de l'équipage ne possédant qu'un certificat de Radiotéléphoniste) et assurer, lorsqu'il est à la mer, un service d'écoute sur la fréquence de détresse radiotéléphonique, dans la bande des fréquences moyennes, pendant les périodes qui pourront être fixées par l'Administration.

PARTIE C. — CONDITIONS TECHNIQUES REQUISES

Règle 9.

Stations de Radiotélégraphie.

(a) La station de radiotélégraphie doit être placée de telle manière qu'aucun brouillage nuisible provenant d'un bruit extérieur, d'origine mécanique ou autre, n'empêche une réception convenable des signaux radiotélégraphiques. La station doit être placée aussi haut que possible sur le navire afin d'assurer la plus grande sécurité possible.

(b) On doit prévoir entre la cabine de radiotélégraphie et la passerelle et un autre endroit, s'il en existe, d'où l'on dirige le navire, une liaison bilatérale, efficace pour appeler et converser, qui doit être indépendante du réseau principal du navire.

(c) Une pendule d'un fonctionnement sûr dont le diamètre de cadran ne sera pas inférieur à 12,5 centimètres (ou 5 pouces), munie d'une aiguille centrale battant la seconde, sera solidement fixée dans la cabine de radiotélégraphie. Sa position doit être telle que le cadran entier puisse être observé facilement et avec précision par l'opérateur, de la position de travail télégraphique et de la position d'essai de l'auto-alarme.

(d) La cabine de radiotélégraphie doit avoir un éclairage de secours d'un fonctionnement sûr, installé en permanence de façon à fournir un éclairage satisfaisant des appareils de commande et de contrôle des installations principales et de secours ansi que de la pendule exigée par le paragraphe (c) de la présente Règle.

(e) S'il existe une cabine de radiotélégraphie de secours distincte, elle doit être soumise aux dispositions des paragraphes (b), (c) et (d).

(f) La station de radiotélégraphie du navire doit être pourvue des pièces de rechange, de l'outillage et des appareils de contrôle nécessaires pour maintenir en bonne condition de fonctionnement l'installation radiotélégraphique pendant que le navire est à la mer.

Règle 10.

Installations radiotélégraphiques.

(a) Sauf dispositions expresses contraires à la présente Règle:

(i) L'installation radiotélégraphique doit comprendre une installation principale et une installation de secours (réserve), électriquement séparées et électriquement indépendantes l'une de l'autre.

(ii) Un aérien principal et un aérien de secours doivent être prévus et installés, étant entendu toutefois que l'Administration peut exempter tout navire des prescriptions relatives à l'aérien de secours si elle considère que l'installation de cet aérien n'est ni praticable ni raisonnable. Mais en ce cas on doit prévoir à bord un aérien de secours complètement assemblé, en vue d'un remplacement immédiat.

L'aérien principal doit être correctement protégé d'une rupture causée par les vibrations du ou des mâts.

(iii) L'installation principale doit comprendre un émetteur principal, un récepteur principal et une source principale d'énergie.

(iv) L'installation de secours (réserve) doit comprendre un émetteur de secours, un récepteur de secours et une source d'énergie de secours.

(b) Pour les installations existantes sur les navires à passagers et dans le cas où l'émetteur principal et la source d'énergie principale remplissent toutes les conditions requises par l'émetteur de secours et de la source d'énergie de secours, tels qu'ils sont définis par la présente Règle, l'application de la prescription concernant l'existence d'un émetteur de secours séparé et d'une source d'énergie de secours séparée peut être différée pendant une période n'excédant pas trois ans à partir de la mise en vigueur de la présente Convention.

(c) En ce qui concerne:

(i) Les installations existantes sur les navires de charge;

(ii) Les installations nouvelles sur les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux mais inférieure à 1.600 tonneaux,

si l'émetteur principal et la source d'énergie principale remplissent toutes les conditions requises pour l'émetteur de secours et pour la source d'énergie de secours, ces derniers ne sont pas obligatoires.

(d) Les installations principales et de secours doivent pouvoir être connectées rapidement soit avec l'aérien principal, soit avec l'aérien de secours, s'il en existe un.

(e) Tous les éléments de l'installation de secours (réserve) doivent être placés sur le navire aussi haut que possible pour assurer la plus grande sécurité possible.

(f) L'émetteur et l'émetteur de secours (réserve) doivent pouvoir émettre sur la fréquence radiotélégraphique et utiliser une classe d'émission, assignées par le Règlement des Radiocommunications, dans la bande des fréquences moyennes, aux besoins de la détresse et doivent avoir un taux de modulation d'au moins 70 pour cent. De plus, l'émetteur principal doit pouvoir émettre sur les fréquences et utiliser une classe d'émissions assignées par le Règlement des Radiocommunications, dans la bande des fréquences moyennes, aux besoins de la sécurité de la navigation.

(g) Dans les installations nouvelles, l'émetteur principal et l'émetteur de secours (réserve) doivent avoir une fréquence de modulation supérieure à 450 et inférieure à 1.350 cycles par seconde.

(h) Les émetteurs principal et de secours (réserve) doivent avoir une portée normale minimum telle qu'elle est spécifiée ci-dessous, c'est-à-dire qu'ils doivent pouvoir transmettre aux distances spécifiées des signaux clairement perceptibles de navire à navire, de

(*) *N. B.* — L'administration des Pays-Bas estime pratiquement impossible de se conformer entièrement aux termes de cet alinéa, en ce qui concerne les navires de charge de 1.600 tonneaux de jauge brute et au-dessus, et de moins de 3.500 tonneaux de jauge brute. Néanmoins, cette Administration est d'accord pour prendre des mesures destinées à assurer le nombre maximum possible d'heures d'écoute à bord de ces navires.

jour, et dans des conditions et des circonstances normales (*). (Des signaux clairement perceptibles doivent normalement pouvoir être reçus si la valeur efficace de l'intensité de champ au récepteur est au moins de 50 microvolts par mètre.)

NAVIRES	PORTÉE MINIMUM normale en milles marins. Emetteur principal.	Emetteur de secours.
Tous navires à passagers et navires de charge de 1.600 tonneaux et au-dessus	150	100
Navires de charge de moins de 1.600 tonneaux.	100	75

i) (i) Le récepteur principal et le récepteur de secours doivent pouvoir recevoir sur la fréquence radiotélégraphique et dans les classes d'émissions assignées par le règlement des radiocommunications, dans la bande des fréquences moyennes, aux besoins de la détresse.

(ii) En outre, le récepteur principal doit permettre la réception de fréquences et des classes d'émissions utilisées pour la transmission des signaux horaires, de messages météorologiques et de toutes autres communications relatives à la sécurité de la navigation que l'administration peut considérer comme nécessaires.

(iii) Le récepteur de l'auto-alarme peut tenir lieu de récepteur de secours.

PORTÉE NORMALE en milles marins.	MÈTRES-AMPÈRES (1)	PUISSANCE TOTALE dans l'aérien (watts) (2).
200	128	200
175	102	125
150	76	71
125	58	41
100	45	25
75	34	14

(1) Ce nombre représente le produit de la hauteur maximum, exprimée en mètres, de l'aérien au-dessus de la ligne de charge maximum par le courant de l'aérien exprimé en ampères (valeur efficace).

Les valeurs données dans la table (colonne 2) correspondent à une valeur moyenne du rapport:

$$\frac{\text{hauteur effective d'aérien}}{\text{hauteur maximum d'aérien}} = 0{,}47$$

Ce rapport varie avec les conditions locales de l'aérien et peut varier entre 0,3 et 0,7 environ.

(2) Les valeurs données par le tableau (colonne 3) correspondent à une valeur moyenne du rapport:

$$\frac{\text{puissance rayonnée par l'aérien}}{\text{puissance totale dans l'aérien}} = 0{,}08$$

Ce rapport varie considérablement suivant les valeurs de la hauteur effective et de la résistance de l'aérien.

(*j*) Le récepteur principal doit avoir une sensibilité suffisante pour donner des signaux dans les écouteurs ou dans un haut-parleur, même lorsque la tension d'entrée du récepteur n'est que de 100 microvolts. Le récepteur de secours doit avoir la même sensibilité excepté dans les cas où un sysème agréé d'auto-alarme est utilisé comme récepteur de secours.

(*k*) Une alimentation d'énergie électrique, suffisante pour faire fonctionner l'installation principale, à la portée normale requise par le paragraphe (*h*) de la présente Règle aussi bien que pour charger toutes les batteries d'accumulateurs faisant partie de l'installation radiotélégraphique, doit être disponible à tout moment pendant que le navire est à la mer. La tension de l'alimentation de l'installation principale doit être maintenue aussi près que possible de la tension normale, et si possible à ± 10 pour cent près.

(*l*) L'installation de secours (réserve) doit être munie d'une source d'énergie indépendante de celle de la puissance propulsive du navire et de son réseau électrique. Cette source doit être constituée de préférence par des batteries d'accumulateurs et doit en toutes circonstances pouvoir être mise en marche rapidement et faire fonctionner l'émetteur et le récepteur de secours (réserve) dans des conditions normales d'exploitation, pendant au moins six heures consécutives, et, en outre, toutes les autres charges supplémentaires mentionnées plus bas.

(*) En l'absence d'une mesure directe de l'intensité de champ, les données suivantes peuvent servir de guide pour déterminer approximativement la portée normale:

(*m*) La source d'énergie de secours ne doit être utilisée que pour alimenter:

(i) L'installation de secours et le dispositif de manipulation automatique du signal d'alarme spécifié au paragraphe (*s*) de la présente Règle;

(ii) L'éclairage de secours spécifié au paragraphe (*d*) de la Règle 9;

(iii) L'auto-alarme; et

(iv) Le radiogoniomètre.

(*n*) Nonobstant les prescriptions du paragraphe (*m*) de la présente Règle, une Administration peut, en ce qui concerne les navires de charge, autoriser l'usage de la source d'énergie de secours pour alimenter un petit nombre de circuits de secours à faible puissance entièrement localisés à la partie supérieure du navire, à la condition que ces circuits puissent être facilement coupés, si nécessaire.

(*o*) La source d'énergie de secours et son tableau de distribution doivent être facilement accessibles à l'opérateur de radiotélégraphie et doivent, quand cela est possible, se trouver dans le voisinage immédiat de la cabine de radiotélégraphie.

(*p*) Pendant que le navire est à la mer, les batteries d'accumulateurs, quelles fassent partie de l'installation principale ou de l'installation de secours (réserve), doivent être chaque jour chargées à pleine charge.

(*q*) L'installation radiotélégraphique doit être munie d'un dispositif permettant le passage de l'émission à la réception et vice-versa sans commutation manuelle. L'application de cette prescription peut être différée pendant une année à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

(*r*) On prendra toutes dispositions utiles pour éliminer autant que possible les causes de brouillage radioélectriques provenant des appareils électriques et des autres appareils du bord et pour supprimer ce brouillage.

(*s*) Pour émettre le signal d'alarme, on doit prévoir, outre les moyens d'émission manuelle, un appareil de manipulation automatique capable d'actionner l'installation principale et l'installation de secours (réserve). Si ce dispositif de manipulation est commandé électriquement, il doit pouvoir fonctionner sur la source d'énergie de secours. L'application de cette prescription peut être différée pendant deux ans à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

(*t*) Pendant que le navire est à la mer, l'émetteur de secours, s'il n'est pas utilisé pour les communications, doit être essayé chaque jour sur une antenne fictive convenable, et une fois au moins pendant chaque voyage sur l'aérien de secours s'il est monté. La source d'énergie de secours doit aussi être essayée chaque jour.

(*u*) Nonobstant les prescriptions du Règlement 4, une Administration peut, en ce qui concerne les navires de charge de moins de 1.600 tonneaux de jauge brute, admettre des atténuations à la Règle 9 et à la présente Règle, pourvu qu'en aucun cas la qualité de l'installation ne puisse être inférieure au niveau exigé par la Règle 15 pour les installations radiotéléphoniques, dans la mesure où cette Règle est applicable.

Règle 11.

Auto-Alarmes.

(*a*) Tout nouveau type d'auto-alarme qui sera approuvé après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, pour être utilisé conformément à la présente Règle, devra répondre aux conditions minimum suivantes:

(i) En l'absence de brouillage de toute nature, il doit être mis en action, sans réglage manuel, par tout signal d'alarme transmis sur la fréquence radiotélégraphique de détresse en utilisant les classes d'émission assignées dans la bande des fréquences moyennes par le Règlement des Radiocommunications pour le signal d'alarme, pourvu que la fréquence ne s'écarte pas de plus de 8 kcs. de la fréquence nominale et que l'intensité du signal à l'entrée du récepteur soit supérieure à 100 microvolts et inférieure à 1 volt.

(ii) En l'absence de brouillage de toute nature, il doit être actionné par trois ou quatre traits consécutifs quand la durée des traits varie de 3,5 secondes à une valeur aussi proche que possible de 6 secondes et quand la durée de l'intervalle varie entre 1,5 seconde et la plus petite valeur possible ne dépassant pas, de préférence, 10 milli-secondes.

(iii) Il ne doit pas être actionné par les atmosphériques ou par tout signal autre que le signal d'alarme pourvu que les signaux reçus ne constituent pas, en fait, un signal tombant dans les limites de tolérance indiquées en (ii).

(iv) La sélectivité de l'auto-alarme doit être telle qu'elle produise une sensibilité pratiquement uniforme dans une bande de 8 Kc/s de chaque côté de la fréquence de détresse et, en dehors de cette bande, une sensibilité décroissant aussi rapidement que possible, conformément aux meilleures règles de la technique.

(v) Si possible, l'auto-alarme en présence d'atmosphériques ou de brouillage, doit automatiquement se régler pour que, dans un délai raisonnablement court, il se rapproche des conditions dans lesquelles le signal d'alarme peut le plus facilement être distingué.

(vi) Quand l'appareil est actionné par un signal d'alarme ou de défaillance de l'appareil, l'auto-alarme doit produire un avertissement audible continu dans la cabine de radiotélégraphie, dans la cabine des opérateurs et sur la passerelle. Si possible, l'avertissement doit aussi être donné dans le cas d'une défaillance d'un élément quelconque du système récepteur d'alarme. Un seul interrupteur doit permettre de couper l'avertissement et cet interrupteur doit être placé dans la cabine de radiotélégraphie.

(vii) Aux fins d'essais périodiques de l'auto-alarme, l'appareil doit comprendre un générateur préalablement réglé sur la fréquence de détresse et un dispositif de manipulation permettant de produire un signal d'alarme dont l'intensité minimum est indiquée en (i).

(viii) L'auto-alarme doit pouvoir supporter des conditions de vibrations, d'humidité, et des variations de température équivalentes aux conditions sévères rencontrées à bord des navires à la mer, et doit continuer à fonctionner dans de telles conditions.

(b) Avant d'agréer un auto-alarme, l'Administration intéressée doit s'être assurée, par des essais pratiques faits dans des conditions de fonctionnement équivalentes à celles de la pratique, que l'appareil est conforme aux prescriptions du paragraphe (a) de la présente Règle.

(c) Sur les navires munis d'un auto-alarme, l'opérateur de radiotélégraphie doit vérifier l'efficacité de l'auto-alarme au moins une fois toutes les vingt-quatre heures pendant que le navire est à la mer et rendre compte au capitaine ou à l'officier de quart sur la passerelle si cet auto-alarme est ou non en ordre de marche.

Règle 12.

Radiogoniomètres.

(a) Le radiogoniomètre exigé par la Règle 12 du Chapitre V doit être efficace et capable de recevoir des signaux avec le minimum de bruit de récepteur et de prendre des relèvements à partir desquels le relèvement vrai et la direction pourront être déterminés.

(b) Il doit pouvoir recevoir des signaux sur les fréquences moyennes assignées par le Règlement des Radiocommunications pour les besoins de la détresse et de radiogoniométrie, ainsi qu'aux radiophares maritimes.

(c) En l'absence de brouillage, l'appareil doit avoir une sensibilité suffisante pour permettre de prendre des relèvements précis, même sur un signal n'ayant que 50 microvolts par mètre d'intensité de champ.

(d) Un moyen de communication efficace doit être établi entre le radiogoniomètre et la passerelle.

(e) Tous les radiogoniomètres doivent être étalonnés lors de leur installation à la satisfaction de l'Administration et l'étalonnage doit être vérifié chaque fois que des modifications seront apportées à la position de tout aérien ou de toute structure sur le pont, qui pourraient affecter de manière appréciable l'exactitude du radiogoniomètre. Les caractéristiques de l'étalonnage doivent être vérifiées à des intervalles d'une année ou aussi rapprochés que possible d'une année. On tiendra un relevé de ces étalonnages et de toutes les vérifications de leur exactitude.

Règle 13.

Equipement radiotélégraphique pour les Embarcations de Sauvetage à moteur.

(a) Les appareils exigés par la Règle 25 du Chapitre III doivent pouvoir émettre et recevoir sur la fréquence radiotélégraphique assignée par le Règlement des Radiocommunications, dans la bande des fréquences moyennes, aux besoins de la détresse. L'émetteur doit être capable d'utiliser une classe d'émission assignée aux besoins de la détresse, dans la bande des fréquences moyennes, par le Règlement des Radiocommunications, et doit être modulé à un taux d'au moins 70 pour cent. Le récepteur doit être capable de recevoir les classes d'émission assignées aux besoins de la détresse dans la bande des fréquences moyennes par le Règlement des Radiocommunications. Dans les installations nouvelles, les appareils doivent aussi pouvoir émettre sur la haute fréquence et dans la classe d'émission prescrite par le Règlement des Radiocommunications pour les embarcations rescapées. Une Administration peut différer l'application de la prescription relative à la haute fréquence pendant une période ne dépassant pas une année à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

(b) Les appareils doivent être conçus de façon à pouvoir être utilisés, en cas d'urgence, par une personne inexpérimentée. L'émetteur doit être muni d'un dispositif de manipulation automatique pour l'émission du signal d'alarme et du signal de détresse, ainsi que d'un manipulateur pour l'émission manuelle. Une Administration peut différer l'application de la prescription relative à un manipulateur automatique pendant une période ne dépassant pas une année à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

(c) Un aérien du type fixe ainsi que les supports nécessaires pour le maintien à la hauteur maximum possible doivent se trouver à bord. En outre, un aérien supporté par un cerf-volant ou un ballon doit se trouver si possible à bord.

(d) Sur la fréquence de détresse, l'émetteur doit avoir une portée minimum normale (telle que spécifiée au paragraphe *h* de la Règle 10) de 25 milles en utilisant l'aérien fixe (*).

(e) Dans les installations nouvelles, la fréquence de modulation doit être comprise entre 450 et 1.350 cycles par seconde.

(f) L'appareil de radio doit être actionné par une batterie d'accumulateurs d'une capacité suffisante pour alimenter l'émetteur pendant quatre heures consécutives, dans des conditions normales d'exploitation. Si la batterie est d'un modèle à rechargement, on doit disposer de moyens permettant de charger la batterie sur le réseau électrique du navire. En outre, on doit disposer des moyens nécessaires pour charger la batterie après la mise à la mer de l'embarcation

(g) Lorsque l'énergie nécessaire à l'appareil de radiotélégraphie et au projecteur est fournie par la même batterie, cette batterie doit avoir une capacité suffisante pour pourvoir à la charge supplémentaire occasionnée par le projecteur.

(h) Lorsque le navire est à la mer, un opérateur qualifié doit, chaque semaine, amener à pleine charge la batterie, si elle est d'un modèle à rechargement, et, dans tous les cas, essayer l'émetteur en utilisant une antenne fictive appropriée.

Règle 14.

Appareils radioélectriques portatifs pour Embarcation de Sauvetage.

(a) Les appareils exigés par la Règle 13 du Chapitre III doivent pouvoir émettre et recevoir sur la fréquence radiotélégraphique assignée dans la bande des fréquences moyennes, par le Règlement des Radiocommunications, aux besoins de la détresse. L'émetteur doit être capable d'utiliser une classe d'émissions assignée aux besoins de la détresse dans la bande des fréquences moyennes par le Règlement des Radiocommunications et doit être modulé à un taux d'au moins 70 pour cent. Le récepteur doit être capable de recevoir les classes d'émissions assignées aux besoins de la détresse dans la bande des fréquences moyenne par le Règlement des Radiocommunications. Dans les équipements nouveaux, l'appareil doit aussi pouvoir émettre sur la haute fréquence et dans la classe d'émission prescrite par le Règlement des Radiocommunications pour les embarcations rescapées. Une Administration peut différer l'application de la prescription relative à la haute fréquence pour les équipements nouveaux pendant une période ne dépassant pas une année à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

(b) Les appareils doivent être conçus de façon à pouvoir être utilisés, en cas d'urgence, par une personne inexpérimentée. L'émetteur doit être muni d'un dispositif de manipulation automatique pour l'émission du signal d'alarme et du signal de détresse, ainsi que d'un manipulateur pour l'émission manuelle. Une Administration peut différer l'application de la prescription relative au dispositif de manipulation automatique pour les équipements nouveaux pendant une période ne dépassant pas une année à dater de la mise en vigueur de la présente Convention, et, pour les équipements existants, pendant une période ne dépassant pas trois ans à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

(c) Dans les équipements nouveaux, la fréquence de modulation doit être comprise entre 450 et 1.350 cycles par seconde.

(d) Les appareils doivent être facilement transportables, étanches et capables de flotter sur l'eau de mer. Ils doivent pouvoir également être jetés à la mer sans être endommagés.

(e) L'émetteur doit fournir au moins dix watts à l'anode de l'étage final et doit, de préférence, être alimenté par un générateur actionné à la main. S'il est alimenté par des batteries, ces dernières doivent être conformes aux spécifications établies par l'administration pour s'assurer que les batteries sont d'un modèle durable et d'une capacité suffisante.

(f) L'équipement devra comporter un aérien, soit auto-supporté, soit pouvant être supporté par le mât de l'embarcation de sauvetage à la hauteur maximum possible.

(*) A défaut de la mesure de l'intensité du champ, on peut admettre que cette portée sera atteinte si le produit de la hauteur de l'aérien au-dessus du niveau de la mer par l'intensité dans l'aérien est de dix mètres-ampères.

(g) Lorsque le navire est à la mer, un opérateur qualifié doit, chaque semaine, amener à pleine charge la batterie, si elle est d'un modèle à rechargement et, dans tous les cas, essayer l'émetteur en utilisant une antenne fictive appropriée.

(h) Dans le cadre de la présente Règle, l'expression « équipement nouveau » désigne un équipement fourni à un navire après la mise en vigueur de la présente Convention.

Règle 15.

Installations radiotéléphoniques.

(a) La station de radiotéléphonie du navire doit être située à la partie supérieure du navire et, sauf si elle est placée sur la passerelle, il doit exister un moyen efficace de communication avec ladite passerelle.

(b) L'installation doit pouvoir émettre et recevoir en radiotéléphonie sur la fréquence radiotéléphonique de détresse et au moins sur une autre fréquence disponible pour les stations radiotéléphoniques maritimes dans la bande des moyennes fréquences, d'après le Règlement des Radiocommunications. En exploitation normale, le taux de modulation doit être au moins de 70 pour cent à l'intensité de pointe.

(c) L'émetteur doit avoir une portée normale minimum de 150 milles, c'est-à-dire pouvoir émettre à cette distance des signaux clairement perceptibles de navire à navire, de jour, et dans des conditions et des circonstances normales. (Des signaux clairement perceptibles seront normalement reçus si la valeur efficace de l'intensité de champ produite au récepteur par l'onde porteuse non modulée est au moins de 25 microvolts par mètre.) (*)

(d) Le récepteur doit avoir une sensibilité suffisante pour recevoir en haut-parleur un signal d'entrée d'une intensité aussi basse que 50 microvolts.

(e) Pendant que le navire est à la mer, une source d'énergie suffisante pour faire fonctionner l'installation sur les portées normales prescrites par le paragraphe (c) de la présente Règle doit être disponible à tout instant. Les batteries, s'il en existe, doivent avoir une capacité suffisante pour faire fonctionner l'émetteur et le récepteur pendant au moins six heures consécutives dans des conditions normales d'exploitation. Dans les installations nouvelles, on doit prévoir une source d'énergie de secours dans la partie supérieure du navire, à moins que la source principale d'énergie n'y soit déjà située.

(f) Pendant que le navire est à la mer, les batteries, s'il en existe, doivent être maintenues suffisamment chargées pour répondre aux exigences du paragraphe (e) de la présente Règle.

PARTIE D. — JOURNAL DE BORD RADIO

Règle 16.

Journal de Bord Radio.

Le journal de bord radio (journal du service radiocommunications) exigé par le Règlement des Radiocommunications devra être conservé dans la cabine de radiotélégraphie pendant le voyage. Il devra être tenu pour inspections à la disposition du personnel autorisé par l'Administration à procéder à de telles inspections. Chaque opérateur devra porter au journal de bord radio son nom, les heures où il commence et termine l'écoute ainsi que tous les événements survenant pendant son service intéressant la radio et qui semblent avoir de l'importance pour la sécurité de la vie humaine en mer. Outre les inscriptions exigées par le Règlement des Radiocommunications, les indications suivantes devront figurer au journal de bord radio:

Journal de bord radiotélégraphique.

(i) Une mention détaillée de l'entretien des batteries, y compris leur chargement, dans la forme prescrite par l'Administration;

(ii) Un rapport journalier mentionnant que les prescriptions du paragraphe (p) de la Règle 10 ont été observées;

(iii) Le détail des essais de l'émetteur de secours et de la source d'énergie de secours effectués conformément au paragraphe (t) de la Règle 10;

(iv) Sur les navires équipés d'auto-alarme les détails de tous les essais faits conformément au paragraphe (c) de la Règle 11;

(*) A défaut de mesures d'intensité de champ, on peut admettre que cette portée sera obtenue avec une puissance de 15 watts dans l'aérien (onde porteuse non modulée) avec un rendement de l'aérien de 27 pour cent.

(v) Une mention détaillée de l'entretien des batteries, y compris leur chargement, s'il y a lieu, et des essais des émetteurs installés dans les embarcations de sauvetage à moteur, conformément au paragraphe (h) de la Règle 13;

(vi) Une mention détaillée de l'entretien des batteries, y compris leur chargement, s'il y a lieu, ainsi que des essais de l'émetteur portatif des embarcations de sauvetage selon le paragraphe (g) de la Règle 14.

Journal de Bord Radiotéléphonique.

(vii) Sur les navires équipés d'une installation radiotéléphonique, une mention détaillée de l'entretien des batteries, s'il en existe, y compris leur chargement, conformément au paragraphe (f) de la Règle 15;

(viii) Une mention détaillée de l'entretien des batteries, y compris leur chargement, s'il y a lieu, ainsi que des essais de l'émetteur portatif des embarcations de sauvetage selon le paragraphe (g) de la Règle 14.

CHAPITRE V

Sécurité de la navigation.

Règle 1.

Application.

Nonobstant les dispositions de la Règle 3 du Chapitre I, le présent Chapitre s'applique, sauf dispositions expresses contraires qui y figureraient, à tous les navires, excepté les navires de guerre, pour tous les voyages.

Règle 2.

Messages de Dangers.

(a) Le capitaine de tout navire se trouvant en présence de glaces ou d'une épave dangereuses ou de toute autre danger immédiat pour la navigation, ou d'une tempête tropicale, est tenu d'en informer par tous les moyens dont il dispose les navires dans le voisinage, ainsi que les autorités compétentes au premier point de la côte avec lequel il peut communiquer. Aucune forme spéciale de transmission n'est imposée. L'information peut être transmise soit en langage clair (de préférence en anglais), soit au moyen du Code international de Signaux (Section Radio). Elle devrait être transmise à tous les navires dans le voisinage et envoyée au premier point de la côte où la communication peut se faire avec prière de transmettre à l'autorité compétente.

(b) Chaque Administration prendra telles mesures qu'elle jugera nécessaires pour que toute information reçue concernant un danger prévu au paragraphe précédent soit promptement portée à la connaissance des intéressés et communiquée aux autres Administrations auxquelles elle peut être utile.

(c) La transmission des messages concernant ces dangers est gratuite pour les navires intéressés.

(d) Tous les messages transmis en vertu de la présente Règle seront précédés du signal de sécurité en utilisant la procédure prescrite par le Règlement des Radiocommunications.

Règle 3.

Information requise dans les Messages de Dangers.

Il est désirable de fournir dans les messages de dangers les renseignements suivants, l'heure étant, dans tous les cas, l'heure moyenne de Greenwich:

(a) Glaces, épaves et autres dangers immédiats pour la navigation:

(i) La nature de la glace, de l'épave ou du danger observés;

(ii) La position de la glace, de l'épave ou du danger lors de la dernière observation;

(iii) La date et l'heure où l'observation a été faite.

(b) Tempêtes tropicales (ouragans aux Antilles, typhons dans les mers de Chine, cyclones dans l'Océan Indien et tempêtes de même nature dans les autres régions):

(i) Message signalant qu'une tempête tropicale a été rencontrée. Cette obligation doit être comprise dans un esprit large et l'information devrait être transmise toutes les fois que le capitaine a lieu de croire qu'une tempête tropicale sévit dans son voisinage.

(ii) Renseignements météorologiques. Tout capitaine de navire devrait ajouter à son message d'avertissement le plus de renseignements météorologiques qu'il lui sera possible parmi les suivants:

—l'heure moyenne de Greenwich, la date et la position du navire au moment où l'observation a été faite;

—la pression barométrique (en indiquant si elle est évaluée en millibars, en pouces anglais ou en millimètres et si la lecture a été corrigée ou non);

—la tendance barométrique (le changement survenu dans la pression barométrique pendant les trois dernières heures);

—la direction vraie du vent;

—la force du vent (échelle Beaufort);

—l'état de la mer (calme, modérée, forte, démontée);

—la houle (modérée, moyenne, forte) et la direction vraie d'où elle vient. Une indication de la période ou de la longueur de la houle (courte, moyenne, longue) serait également précieuse;

—la route vraie et la vitesse du navire.

(c) Observations ultérieures. Lorsqu'un capitaine a signalé une tempête tropicale ou toute autre tempête dangereuse, il est souhaitable mais non obligatoire de relever d'autres observations et de les transmettre toutes les heures si possible, mais en tout cas à des intervalles de trois heures au maximum, aussi longtemps que le navire reste sous l'influence de la tempête.

Exemples.

Glace

TTT Glace. Grand iceberg aperçu à 4605 N., 4410 W., à 0800 GMT. 15 mai.

Epave

TTT Epave. Epave observée presque submergée à 4006 N., 1243 W., à 1630 GMT. 21 avril.

Danger pour la Navigation

TTT Navigation. Bateau phare Alpha pas à son poste. 1800 GMT. 3 janvier.

Tempête tropicale

TTT Tempête. 0030 GMT. 18 août. 2204 N., 11354 E. Baromètre corrigé 994 millibars, tendance à la baisse 6 millibars. Vent NW., force 9, forts grains. Forte houle de l'Est. Route 067, 5 nœuds.

TTT Tempête. Les apparences indiquent l'approche d'un ouragan. 1300 GMT. 14 septembre 2200 N., 7236 W. Baromètre corrigé 29-64 pouces, tendance à la baisse 0.015 pouces. Vent NE., force 8, grains de pluie fréquents. Route 035, 9 nœuds.

TTT Tempête. Les conditions indiquent la formation d'un cyclone intense. 0200 GMT. 4 mai 1520 N., 9203 E. Baromètre non corrigé 753 millimètres, tendance à la baisse 5 millimètres. Vent S. quart SW., force 5. Route 300, 8 nœuds.

TTT Tempête. Typhon dans le S. E. 0300 GMT. 12 juin. 1812 N., 12605 E. Le baromètre baisse rapidement. Le vent augmente du Nord.

Règle 4.

Services météorologiques.

(a) Les Gouvernements contractants s'engagent à encourager les navires à la mer à recueillir les renseignements d'ordre météorologiques, à les faire examiner, propager et à se les communiquer de la manière la plus efficace dans le but de venir en aide à la navigation Les administrations doivent encourager l'emploi d'instruments présentant un haut degré d'exactitude et faciliter l'inspection de ces instruments, lorsqu'elle sera requise.

(b) En particulier, les Gouvernements contractants s'engagent à collaborer à l'application, dans la plus grande mesure possible, des dispositions météorologiques suivantes:

(i) Avertir les navires des coups de vents, tempêtes et tempêtes tropicales, tant par la transmission de messages radioélectriques que par l'usage de signaux appropriés sur des points de la côte;

(ii) Transmettre journellement par radio des bulletins sur l'état du temps à l'usage de la navigation, et donnant des renseignements sur les conditions actuelles du temps et des glaces, ainsi que des prévisions, et, si possible, des informations complémentaires suffisantes pour permettre l'établissement en mer de cartes météorologiques simples;

(iii) Rédiger et publier toutes publications pouvant être nécessaires à l'exécution efficace du travail météorologique en mer;

(iv) Prendre des mesures pour que certains navires spécialement désignés soient pourvus d'instruments contrôlés (tels que baromètre, barographe, psychromètre, et appareil permettant de mesurer la température de la mer) destinés à être employés à cette fin et prennent des observations météorologiques, à des heures synoptiques convenues (au moins quatre fois par jour lorsque les conditions le permettent); et encourager d'autres navires à prendre des observations sous une forme modifiée, en particulier lorsqu'ils se trouvent dans des régions où la navigation est peu intense, étant entendu que ces navires transmettront ces observations par radio dans l'intérêt des divers services météorologiques officiels et répéteront leurs informations dans l'intérêt des navires se trouvant dans le voisinage. Dans le voisinage d'une tempête tropicale ou d'une tempête tropicale présumée, les navires seront encouragés à prendre et à transmettre chaque fois qu'il est possible leurs observations à des intervalles plus fréquents, compte tenu cependant du fait que les officiers du navire peuvent être préoccupés par les tâches de la navigation dans des conditions de tempête.

(v) Assurer la réception et la transmission par les stations côtières de radio des messages météorologiques en provenance et à destination des navires. Les navires qui sont dans l'impossibilité de communiquer directement avec la côte seront encouragés à transmettre leurs messages météorologiques par l'intermédiaire des navires du service météorologique en haute mer ou d'autres navires qui sont en liaison avec la côte;

(vi) Encourager tous les capitaines de navires à prévenir les navires dans le voisinage, ainsi que les stations côtières, lorsqu'ils rencontrent une vitesse de vent égale ou supérieure à 50 nœuds (force 10 de l'échelle Beaufort);

(vii) S'efforcer d'obtenir une procédure uniforme en ce qui concerne les services météorologiques internationaux déjà spécifiés, et se conformer dans la mesure du possible aux recommandations de l'Organisation météorologique internationale, à qui les Gouvernements contractants pourront se référer pour étude et avis sur toute question d'ordre météorologique pouvant se présenter dans l'application de la présente Convention.

(c) Les informations visées dans la présente Règle doivent être données dans la forme prévue pour leur émission et seront transmises dans l'ordre de priorité prescrit par le Règlement des Radiocommunications; pendant la durée des transmissions « à toutes les stations » de renseignements météorologiques, avertissements et prévisions, toutes les stations de bord doivent se conformer aux dispositions du Règlement des Radiocommunications.

(d) Les prévisions, avertissements, rapports synoptiques et autres rapports météorologiques à l'usage des navires doivent être transmis et propagés par le service national dans la position la plus favorable pour desservir les différentes zones et régions suivant des accords mutuels entre les pays contractants intéressés.

Règle 5.

Service de Recherche des Glaces.

(a) Les Gouvernements contractants s'engagent à maintenir un service de recherche des glaces et un service d'étude et d'observation du régime des glaces dans l'Atlantique Nord. Pendant toute la saison des glaces, les limites Sud-Est, Sud et Sud-Ouest des régions des icebergs dans le voisinage des grands bancs de Terre-Neuve seront surveillées dans le but de fournir aux navires qui passent des informations sur l'étendue de la région dangereuse; pour étudier le régime des glaces en général; et pour prêter assistance aux navires et équipages qui ont besoin d'aide dans la zone d'action des navires patrouilleurs. Pendant le reste de l'année, l'étude et l'observation des glaces doivent être poursuivies suivant les nécessités.

(b) Les navires et avions affectés au service de recherche des glaces et à l'étude et observation des glaces peuvent se voir assigner d'autres fonctions par le Gouvernement chargé de l'exécution de ce service, à condition que ces autres fonctions ne gênent pas leur objet principal et n'augmentent pas les frais de ce service.

Règle 6.

Recherche des Glaces. Gestion et Frais.

(a) Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique accepte de continuer à assumer la gestion du service de recherche des glaces, et de poursuivre l'étude et l'observation des glaces, ainsi que la diffusion des informations ainsi obtenues. Les Gouvernements contractants qui sont spécialement intéressés à ces services s'engagent à contribuer aux dépenses d'entretien et de fonctionnement de ces ser-

vices; la contribution de chacun des Gouvernements participants étant calculée, dans la mesure du possible, en fonction du tonnage brut total de leurs navires respectifs naviguant dans les régions des icebergs où patrouille le Service de Recherche des Glaces. Le Comité de la Sécurité Maritime est invité à faire des recherches sur ces tonnages, afin de pouvoir donner aux Gouvernements participants des renseignements à ce sujet. Les Gouvernements contractants spécialement intéressés s'engagent à contribuer aux frais d'entretien et de fonctionnement de ce service dans la proportion de leurs quote-parts respectives telles qu'elles ont été convenues aux termes de la Convention internationale de 1929 pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, jusqu'à ce que ces quotes-parts soient modifiées conformément aux dispositions de la présente Règle.

(b) Chacun des Gouvernements participants a le droit de modifier ou de cesser sa participation, et d'autres Gouvernements contractants peuvent s'engager à participer aux frais. Le Gouvernement participant qui usera de cette faculté restera tenu de sa contribution en cours jusqu'au 1er septembre qui suivra la date de notification de son intention de modifier ou de cesser sa contribution. Pour user de ladite faculté, il devra notifier son intention au Gouvernement responsable six mois au moins avant ledit 1er septembre.

(c) Au cas où, à un moment quelconque, le Gouvernement des Etats-Unis désirerait cesser de gérer ces services, ou que l'un des Gouvernements participants exprimerait le désir de ne plus assumer la charge de sa contribution pécuniaire ou de la voir modifier, ou si un autre Gouvernement contractant désirait s'engager à participer aux frais, les Gouvernements participants régleront la question au mieux de leurs intérêts réciproques.

(d) Les Gouvernements participants ont le droit d'apporter aux dispositions de la présente Règle et de la Règle 5 d'un commun accord et en tout temps les changements qui seraient jugés désirables.

(e) Dans les cas où la présente Règle prévoit la possibilité de prendre une mesure après accord entre les Gouvernements participants, toutes propositions présentées par un Gouvernement contractant quelconque à cet effet, doivent être transmises au Gouvernement chargé de l'exécution du service, qui se mettra en rapport avec les autres Gouvernements participants dans le but de s'assurer s'ils acceptent ces propositions, et les résultats de l'enquête ainsi faite seront communiqués aux autres Gouvernements participants ainsi qu'au Gouvernement contractant auteur des propositions. En particulier, le barème des participations respectives des Gouvernements contractants spécialement intéressés aux frais du Service, sera revisé par ces Gouvernements au cours de consultations tenues à des intervalles ne dépassant pas trois ans. Le Gouvernement chargé de l'exécution du service doit prendre l'initiative des mesures nécessaires à ces fins.

Règle 7.

Vitesse dans le voisinage des glaces.

Lorsque des glaces sont signalées sur la route ou près de la route à suivre le capitaine de tout navire est tenu de marcher pendant la nuit à une allure modérée ou de changer de route, de manière à s'écarter nettement de la zone dangereuse.

Règle 8.

Routes de l'Atlantique Nord.

(a) La pratique consistant à suivre des routes définies pour la traversée de l'Atlantique du Nord, dans l'un et l'autre sens, a contribué à la sauvegarde de la vie humaine en mer et devrait être recommandée à tous les navires.

(b) Le choix des routes et l'initiative des mesures à prendre à cet égard sont laissés à la responsabilité des compagnies de navigation intéressées. Les Gouvernements contractants prêteront leurs concours à ces compagnies, lorsqu'ils en seront sollicités, en mettant à leur disposition tous les renseignements sur les routes qui peuvent être en possession des Gouvernements.

(c) Les Gouvernements contractants s'engagent à imposer aux compagnies l'obligation de publier les routes régulières qu'elles se proposent de faire suivre à leurs navires ainsi que tous changements qui peuvent leur être apportés. Ils useront également de leur influence pour inviter les armateurs de tous les navires traversant l'Atlantique à suivre, dans la mesure où les circonstances le permettront, les routes reconnues, et d'inviter les armateurs de tous navires traversant l'Atlantique à destination ou en provenance des ports des Etats-Unis ou du Canada, en passant au voisinage des grands bancs de Terre-Neuve, à éviter, autant qu'il est possible, pendant la saison de pêche, les lieux de pêche de Terre-Neuve, au nord du 43e degré de latitude Nord et à faire route en dehors des régions où des glaces dangereuses existent ou sont supposées exister.

(d) Le Gouvernement chargé de l'exécution du Service de Recherche des Glaces est invité à signaler à l'Administration intéressée tout navire dont on constate la présence en dehors d'une route régulière reconnue ou annoncée, ou qui traverse les bancs de pêche susmentionnés pendant la saison de pêche, ou qui, faisant route à destination ou en provenance d'un port des Etats-Unis ou du Canada, traverse des régions où des glaces dangereuses existent ou sont supposées exister.

Règle 9.

Emploi injustifié des signaux de détresse.

L'emploi d'un signal international de détresse, sauf s'il s'agit de signaler qu'un navire ou un avion est en détresse, ainsi que l'emploi d'un signal pouvant être confondu avec un signal international de détresse sont interdits sur tous les navires et avions.

Règle 10.

Messages de détresse. Procédure.

(a) Le capitaine d'un navire en mer, qui reçoit, de quelque source que ce soit, un message indiquant qu'un navire ou un avion ou leurs embarcations rescapées se trouvent en détresse, est tenu de se porter à toute vitesse au secours des personnes en détresse en les informant, si possible, de ce fait. En cas d'impossibilité ou si, dans les circonstances spéciales où il se trouve, il n'estime ni raisonnable ni nécessaire de se porter à leur secours, il doit inscrire au livre de bord la raison pour laquelle il ne se porte pas au secours des personnes en détresse.

(b) Le capitaine d'un navire en détresse, après avoir consulté, autant que cela peut être possible, les capitaines des navires qui ont répondu à son appel de secours, a le droit de réquisitionner tel ou tels de ces navires qu'il considère les plus capables de porter secours, et le capitaine ou les capitaines des navires réquisitionnés ont l'obligation de se soumettre à la réquisition en continuant à se rendre à toute vitesse au secours des personnes en détresse.

(c) Le capitaine d'un navire est libéré de l'obligation imposée par le paragraphe (a) de la présente Règle, lorsqu'il apprend qu'un ou plusieurs navires autres que le sien ont été réquisitionnés et se rendent à la réquisition.

(d) Le Capitaine d'un navire est libéré de l'obligation imposée par le paragraphe (a) de la présente Règle et, si son navire a été réquisitionné, de l'obligation imposée par le paragraphe (b) de la présente Règle, s'il est informé par les personnes en détresse ou par le Capitaine d'un autre navire qui est arrivé auprès de ces personnes, que le secours n'est plus nécessaire.

(e) Il n'est pas dérogé par les prescriptions de la présente Règle aux dispositions de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage en mer, signée à Bruxelles le 23 septembre 1910, particulièrement en ce qui concerne l'obligation de porter secours, imposée par l'Article 11 de ladite Convention.

Règle 11.

Fanal à signaux.

Tous les navires d'une jauge brute de plus de 150 tonneaux effectuant des voyages internationaux, doivent avoir à bord un fanal à signaux de jour efficace.

Règle 12.

Radiogoniomètre.

(a) Tout navire de 1600 tonneaux de jauge brute et au-dessus, effectuant des voyages internationaux, doit être pourvu d'un radiogoniomètre répondant aux dispositions de la Règle 12, Chapitre IV, mais l'installation de cet appareil sur des navires de 1.600 à 5.000 tonneaux de jauge brute pourra être différée pendant une période de 2 ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, si l'Administration estime que ce délai est nécessaire.

(b) Toute Administration peut, dans les zones où elle juge qu'il ne serait ni raisonnable ni nécessaire d'imposer cet appareil, dispenser de ces prescriptions tous les navires de moins de 5.000 tonneaux de jauge brute, compte dûment tenu du fait que le radiogoniomètre constitue une aide précieuse, tant comme instrument de navigation que comme moyen de déterminer la position de navires, d'avions ou d'embarcations rescapées.

Règle 13.

Equipage

Les Gouvernements contractants s'engagent, en ce qui concerne leurs navires nationaux, à conserver ou, si c'est nécessaire, à adopter toute mesure ayant pour objet de s'assurer qu'au point de vue de la sécurité en mer, tous les navires aient à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité.

Règle 14.

Aide à la navigation.

Les Gouvernements contractants conviennent d'assurer l'installation et l'entretien d'aides à la navigation, y compris les radiophares et les appareils électroniques, le long de leurs côtes dans la mesure où, à leur avis, ces mesures se justifient par l'intensité de la navigation et par le degré de risque; ils conviennent également d'assurer que les renseignements relatifs à ces aides seront mis à la disposition de tous les intéressés.

Règle 15.

Recherche et sauvetage.

(*a*) Tout Gouvernement contractant s'engage à assurer que toutes les dispositions nécessaires seront prises pour la veille sur côtes et pour le sauvetage des personnes en détresse en mer au large de ses côtes. Ces dispositions doivent comprendre l'établissement, l'utilisation et l'entretien de toutes installations de sécurité maritime jugées pratiquement réalisables et nécessaires, eu égard à l'intensité du trafic en mer et aux dangers de la navigation, et doivent autant que possible, fournir des moyens adéquats pour repérer et sauver les personnes en détresse.

(*b*) Chaque Gouvernement contractant s'engage à fournir les renseignements concernant les moyens de sauvetage dont il dispose, et, le cas échéant, les projets de modifications auxdits moyens.

Règle 16.

Signaux des stations de sauvetage.

Les signaux suivants devront être employés par les stations de sauvetage dans leurs communications avec les navires en détresse et par les navires en détresse dans leurs communications avec les stations de sauvetage.

(a) *Réponses des stations côtières aux signaux de détresse émis par un navire:*

Signal	*Signification.*
De jour — signal à fumée blanche De nuit—fusée à étoiles blanches	« Nous vous voyons — secours vous sera porté aussitôt que possible. »

(b) *Signaux de débarquement destinés à guider les embarcations transportant l'équipage d'un navire naufragé:*

De jour — mouvement vertical d'un pavillon blanc ou des bras. De nuit — mouvement vertical d'un feu blanc ou d'une flamme blanche. Une ligne de repère (indication de direction) peut être établie en plaçant une lumière ou un feu blanc stable plus bas et en ligne droite avec l'observateur.	« Cet emplacemnt est le meilleur endroit où débarquer. »
De jour — mouvement horizontal d'un drapeau blanc ou des bras étendus horizontalement. De nuit — mouvement horizontal d'une lumière ou d'un feu blanc.	« Il est extrêmement dangereux de débarquer ici. »
De jour — mouvement horizontal d'un drapeau blanc, le drapeau étant ensuite piqué dans la terre, et un deuxième drapeau blanc dirigé vers la direction à indiquer. De nuit — mouvement horizontal d'une lumière ou d'un feu blanc, le feu ou la lumière étant ensuite posé à terre et un autre feu blanc ou lumière étant transporté dans la direction à suivre.	« Il est extrêmement dangereux de débarquer ici. Un emplacement plus favorable au débarquement se trouve dans la direction indiquée. »

(c) *Signaux à employer en liaison avec l'utilisation d'engins de sauvetage ayant leur base sur la côte:*

De jour — mouvement vertical d'un drapeau blanc ou des bras. De nuit — mouvement vertical d'une lumière ou d'un feu blanc.	En général — « affirmatif ». D'une manière particulière: « L'amarre est tenue. » « La poulie à fouet est amarrée. » « Le câble est amarré. » « Il y a un homme dans la bouée culotte. » « Vire. »
De jour — mouvement horizontal d'un drapeau blanc ou des bras étendus horizontalement. De nuit — mouvement horizontal d'une lumière ou d'un feu blanc.	En général — « négatif ». D'une manière particulière: « Relachez les amarres. » « Tiens bon virer. »

Règle 17.

Echelles de pilote.

Tous les navires effectuant des voyages au cours desquels il est probable qu'ils auront à embarquer des pilotes devront se conformer aux prescriptions suivantes en ce qui concerne les échelles de pilote:

(*a*) L'échelle doit être maintenue en bon état et, dans la mesure du possible, n'être employée que pour l'embarquement et le débarquement des pilotes et autres officiels lorsqu'un navire entre dans un port ou prend la mer.

(*b*) L'échelle sera de longueur et de solidité suffisantes.

(*c*) Les échelons seront de largeur suffisante.

(*d*) Deux tireveilles solidement assujetties seront, lorsque les circonstances le demandent, employées en même temps que les échelles.

(*e*) Des dispositions seront prises pour que le pilote puisse passer sans danger du haut de l'échelle sur le pont du navire.

(*f*) Des traverses placées à intervalles raisonnables seront installées, le cas échéant,, pour empêcher l'échelle de tourner.

(*g*) De nuit, on devra tenir prêt et employer un fanal projetant de la lumière hors du bord.

CHAPITRE VI

Transport de grains et de marchandises dangereuses.

Règle 1.

Application.

Sauf dispositions expresses contraires, ce chapitre s'applique à tous les navires soumis à l'application des présentes Règles.

Règle 2.

Transport de Grain.

(*a*) Le terme « grain » comprend le blé, le maïs (« corn »), l'avoine, le seigle, l'orge, le riz, les légumes secs et les graines de semences.

(*b*) Lorsque du grain est chargé sur un navire, toutes précautions raisonnables et nécessaires doivent être prises pour empêcher le ripage de la cargaison.

(*c*) Tout compartiment entièrement rempli de grain en vrac doit être:

(i) Alimenté par des « feeders » de construction adéquate qui ne contiendrons pas moins de 2 et demi p. 100 ni plus de 8 p. 100 de la capacité du compartiment desservi, et

(ii) Divisé par une cloison longitudinale ou des bardis qui doivent être solidement assujettis et rendus étanches au grain par des remplissages convenables placés entre les barrots. Dans les cales ces bardis soivent s'étendre, vers le bas, à partir du dessous du pont jusqu'à une distance d'au moins un tiers de la profondeur de la cale ou de 2 m 440 (ou 8 pieds), la plus grande de ces deux distances devant être adoptée. Dans les compartiments d'entrepont, ils doivent s'étendre de pont à pont. Dans tous les cas, ils doivent s'étendre jusqu'à la surface supérieure du « feeder » de la cale ou du compartiment dans lequel ils se trouvent.

(*d*) Dans tout compartiment partiellement rempli de grain en vrac, le grain sera nivelé et couvert de grain en sacs ou autres marchandises appropriées jusqu'à une hauteur d'au moins 1 m. 220 (ou 4 pieds) au-dessus de la surface du grain en vrac; ce grain en sacs ou ces marchandises seront placées sur des planchers appropriés disposés sur toute l'étendue de la surface du grain en vrac. En outre, ce compartiment doit être divisé par une cloison longitudinale ou des bardis placés parallèlement à la quille, qui iront du fond de la cale ou du pont, selon le cas, jusqu'à une hauteur suffisante pour empêcher le ripage du grain en vrac. L'installation d'une cloison longitudinale ou de bardis ne doit pas être exigée si le volume de grain en vrac ne dépasse pas le tiers de la capacité du compartiment ou, dans le cas d'un compartiment divisé par un tunnel, la moitié de la capacité de ce compartiment.

(*e*) Il ne sera pas transporté de grain en vrac autre que de l'avoine, de l'orge léger ou des graines de coton, dans l'entrepont d'un navire à deux ponts ou dans l'entrepont supérieur des navires ayant plus de deux ponts, si ce n'est dans des « feeders » convenablement construits pour alimenter les compartiments inférieurs. Il peut être transporté du grain en vrac dans les locaux autres que ceux autorisés aux termes de la présente Règle, à condition:

(i) Qu'il soit transporté dans une ou plusieurs sections spécialement construites à cet effet et munies de « feeders » conformément aux prescriptions du paragraphe (c) (i).

(ii) Que la cale ou le compartiment situés sous le ou les sections soient convenablement condamnés en laissant dégagé le « feeder » desservant cette cale ou ce compartiment;

(iii) Que la quantité de grain ainsi transportée ne dépasse pas la capacité fixée par l'administration.

(*f*) Chaque Administration, si elle estime que le caractère abrité du voyage et les conditions de ce voyage sont tels que l'application de l'une quelconque des dispositions des paragraphes (*c*) et (*d*) de la présente Règle n'est ni raisonnable, ni nécessaire, peut dispenser de ces dispositions particulières certains navires ou certaines classes de navires.

Règle 3.

Transport de Marchandises dangereuses.

(*a*) Le terme « marchandises dangereuses » comprend:

(i) Les explosifs;

(ii) Les gaz comprimés, liquéfiés et dissous;

(iii) Les substances corrosives;

(iv) Les poisons;

(v) Les substances dégageant des vapeurs inflammables;

(vi) Les substances qui deviennent dangereuses au contact de l'air ou de l'eau;

(vii) Les oxydants puissants;

(viii) Les substances susceptibles de combustion spontanée;

(ix) Toute autre substance que l'expérience a révélée, ou pourrait révéler, de nature si dangereuse que les dispositions de la présente Règle devraient s'y appliquer.

(*b*) Le transport de marchandises dangereuses est interdit, à moins qu'il ne soit effectué conformément aux dispositions de la présente Règle.

(*c*) Aucun explosif autre que ceux désignés ci-après ne peut être transporté à bord des navires à passagers:

(i) Cartouches et fusées de sûreté;

(ii) Petites quantités d'explosifs ne dépassant pas 9 kilos (20 livres anglaises), au total;

(iii) 450 kilos (10 cwt.) au plus d'explosifs quelconques, dans des emballages approuvés, sur le pont d'un navire à passagers effectuant un voyage court.

(*d*) Nonobstant les dispositions du paragraphe (c), les explosifs peuvent être transportés sur des navires à passagers à bord desquels sont appliquées des mesures de sécurité spéciales approuvées.

(*e*) Toutes précautions nécessaires contre l'incendie et les explosions seront prises à bord de tout navire transportant des liquides inflammables.

(*f*) Substances susceptibles de combustion spontanée (y compris le fourrage et autres produits végétaux, particulièrement s'ils sont humides) ne doivent être transportées que si toutes précautions nécessaires ont été prises pour éviter qu'un incendie ne se déclare.

(*g*) Toutes marchandises dangereuses amenées à un navire pour être transportées devront être accompagnées d'une déclaration écrite de l'expéditeur contenant une description exacte du chargement d'après la classification employée au paragraphe (*a*) de la présente Règle.

(*h*) Excepté en ce qui concerne les colis de produits chimiques divers en petites quantités, les chargements de marchandises dangereuses doivent porter une marque ou une étiquette distinctive indiquant la nature dangereuse de ces articles. Chacun des colis du chargement doit être ainsi marqué, sauf dans le cas d'un chargement important, pouvant être arrimé et identifié comme un seul lot.

(*i*) Chaque navire transportant des marchandises dangereuses doit être porteur d'une liste spéciale, les énumérant, conformément au paragraphe (*a*) de la présente Règle.

(*j*) Chaque Gouvernement contractant devra faire paraître, ou provoquer, la parution d'un règlement détaillé destiné à compléter les dispositions de la présente Règle. Ce règlement détaillé fixera l'emballage et la façon d'arrimer des marchandises dangereuses lorsqu'elles sont transportées avec d'autres produits, ainsi que les règles d'arrimage de différentes catégories de marchandises dangereuses.

(*k*) Les dispositions de la présente Règle ne s'appliquent pas aux provisions de bord ni au matériel d'armement des navires.

APPENDICE

MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRES A PASSAGERS

Certificat de sécurité.

(Cachet officiel.) (Nationalité.)

pour un / un court voyage international.

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1948

NOM DU NAVIRE	NUMÉRO ou lettres distinctifs du navire.	PORT d'immatriculation.	TONNAGE brut.	EVENTUELLEMENT conditions des voyages faisant l'objet de la règle 22 (e) figurant au chapitre III.

Le Gouvernement (*Nom*) certifie

Je, soussigné (*Nom*) certifie

I. — Que le navire susvisé a été dûment visité conformément aux dispositions de la convention internationale précitée.

II. — Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions des règles annexées à ladite convention en ce qui concerne:

1) La structure, les machines et les chaudières principales et auxiliaires;

2) Les dispositions et les détails relatifs au compartimentage étanche;

3) Les lignes de charge de compartimentage suivantes:

LIGNES DE CHARGE de compartimentage déterminées et marquées sur la muraille au milieu du navire (règle 10 figurant au chapitre II de la convention).	FRANC-BORD	A UTILISER quand les espaces affectés aux passagers comprennent les volumes suivants pouvant être occupés soit par des passagers, soit par des marchandises.
C. 1........................	....	....
C. 2........................	....	....
C. 3........................	....	....

III. — Que les engins de sauvetage sont suffisants pour un nombre total maximum de..personnes, à savoir:

..................embarcations de sauvetage (y compris........................ embarcations de sauvetage à moteur ou embarcations de sauvetage à propulsion mécanique) susceptibles de recevoir............... personnes, et............... embarcations de sauvetage à moteur munies d'une installation radiotélégraphique et d'un projecteur (compris dans le nombre total des embarcations de sauvetage ci-dessus mentionnées) exigeant..................canotiers brevetés;

..................radeaux de sauvetage susceptibles de recevoir.............. personnes;

..................engins flottants susceptibles de supporter..................... personnes;

..................bouées de sauvetage;

..................brassières de sauvetage.

IV. — Que les embarcations de sauvetage sont pourvues du matériel prévu par les dispositions des règles.

V. — Que le navire est muni d'un appareil lance-amarre et d'une installation radiotélégraphique portative répondant aux prescriptions des règles.

VI. — Que le navire répond aux prescriptions des règles en ce qui concerne les installations radiotélégraphiques, à savoir:

	PRESCRIPTIONS de la règle.	DISPOSITIONS réalisées à bord.
Heures d'écoute par opérateur......	....	....
Nombre d'opérateurs..................	....	....
Y a-t-il un appareil auto-alarme ?.....	....	....
Y a-t-il une installation principale ?...	....	....
Y a-t-il une installation de secours ?...	....	....
L'émetteur principal et l'émetteur de secours sont-ils électriquement séparés ou sont-ils conjugués ?....	....	....
Y a-t-il un radiogoniomètre ?........	....	....
Nombre de passagers pour lequel ce certificat a été délivré............	....	....

VII. — Qu'à la suite de la visite, il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions desdites règles en ce qui concerne les dispositifs de détection et d'extinction de l'incendie, et qu'il est pourvu de feux et de marques de navigation, ainsi que des moyens d'émettre des signaux sonores et des signaux de détresse, conformément aux dispositions des règles et à celles des règles internationales pour prévenir les abordages en mer.

VIII. — Que le navire répond à toutes les autres prescriptions des règles dans la mesure où elles lui sont applicables.

Ce certificat est délivré sous l'autorité du Gouvernement.

Il est valable jusqu'au..

Délivré à........................., le........................19 .

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de la délivrance de ce certificat.)

(Cachet.)

Si ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit Gouvernement à délivrer le présent certificat.

(Signature.)

MODÈLE DE CERTIFICAT POUR NAVIRES DE CHARGE

Certificat de sécurité pour le matériel d'armement.

(Cachet officiel.) (Nationalité.)

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1948

NOM DU NAVIRE	NUMÉRO ou lettres distinctifs du navire.	PORT d'immatriculation.	TONNAGE brut.

Le Gouvernement (*Nom*) certifie

Je soussigné (*Nom*) certifie

I. — Que le navire susvisé a été dûment visité conformément aux dispositions de la convention précitée.

II. — Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que les engins de sauvetage sont suffisants pour un nombre total maximum de .... personnes, à savoir:

..................embarcations de sauvetage à bâbord susceptibles de recevoir ....personnes.

..................embarcations de sauvetage à tribord susceptibles de recevoir ....personnes.

..................embarcations de sauvetage à moteur ou à propulsion mécanique (compris dans le nombre total des embarcations mentionnées).

..................bouées de sauvetage.

..................brassières de sauvetage.

III. — Que les embarcations de sauvetage sont pourvues du matériel prévu par les dispositions des règles annexées à la convention.

IV. — Que le navire est pourvu d'un appareil lance-amarre et d'un équipement radiotélégraphique portatif d'embarcation de sauvetage répondant aux prescriptions des règles.

V. — Qu'à la suite de la visite il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions des règles en ce qui concerne les dispositifs d'extinction de l'incendie, et qu'il est pourvu de feux et de marques de navigation, ainsi que des moyens d'émettre des signaux sonores et des signaux de détresse, conformément aux dispositions des règles et à celles des règles internationales pour prévenir les abordages en mer.

VI. — Que le navire répond à toutes les autres prescriptions des règles, dans la mesure où elles lui sont applicables.

Ce certificat est délivré sous l'autorité du Gouvernement.

Il est valable jusqu'au..

Délivré à..............................., le.............................. 19.......

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de la délivrance de ce certificat.)

(Cachet.)

Si le document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit gouvernement à délivrer le présent certificat.

(Signature.)

MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ RADIOTÉLÉPHONIQUE

Certificat de sécurité radiotéléphonique.

(Cachet officiel.) (Nationalité.)

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1948

NOM DU NAVIRE	NUMÉROS ou lettres distinctifs du navire.	PORT d'immatriculation.	TONNAGE brut.

Le Gouvernement (Nom) certifie

Je, soussigné (Nom) certifie

Que le navire susvisé satisfait aux dispositions des règles annexées à la convention internationale précitée en ce qui concerne la radiotéléphonie :

	PRESCRIPTIONS des règles.	DISPOSITIONS réalisées à bord.
Heures d'écoute par opérateur...	....	....
Nombre d'opérateurs.................	....	....

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement.

Il est valable jusqu'au..

Délivré à................................, le................................ 19......

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce certificat.)

(Cachet.)

Si le document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit gouvernement à délivrer ce certificat.

(Signature.)

MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ RADIOTÉLÉGRAPHIQUE

Certificat de sécurité radiotélégraphique.

(Cachet officiel.) (Nationalité.)

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1948

NOM DU NAVIRE	NUMÉRO ou lettres distinctifs du navire.	PORT d'immatriculation.	TONNAGE brut.

Le Gouvernement (Nom) certifie

Je, soussigné (Nom) certifie

Que le navire susvisé satisfait aux dispositions des règles annexées à la convention précitée en ce qui concerne la radiotélégraphie :

	PRESCRIPTIONS des règles.	DISPOSITIONS réalisées à bord.
Heures d'écoute par opérateur......	....	....
Nombre d'opérateurs................	....	....
Y a-t-il un appareil auto-alarme ?...	....	....
Y a-t-il une installation principale ?..	....	....
Y a-t-il une installation de secours ?	....	....
L'émetteur principal et l'émetteur de secours sont-ils électriquement séparés ou sont-ils conjugués ?....	....	....
Y a-t-il un radiogoniomètre ?.......	....	....

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement.

Il est valable jusqu'au..

Délivré à........................, le........................19 .

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce certificat.)

(Cachet.)

Si ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit Gouvernement à délivrer ce certificat.

(Certificat).

MODÈLE DE CERTIFICAT D'EXEMPTION

Certificat d'exemption.

(Cachet officiel.) (Nationalité.)

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1948

NOM DU NAVIRE	NUMÉRO ou lettres distinctifs du navire.	PORT d'immatriculation.	TONNAGE brut.

Le Gouvernement (*Nom*) certifie

Je, soussigné (*Nom*) certifie

Que le navire susvisé est exempté, en vertu de la règle..................

chapitre..................des règles annexées à la convention précitée, de

l'application des prescriptions de (1)..................

de la convention pour les voyages de..................

à ....

* Indiquer ici les conditions, s'il en existe, sous lesquelles le certificat d'exemption est accordé. } *

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement.

Il est valable jusqu'au..................

Délivré à.................., le..................19 .

(*Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce certificat.*)

(Cachet.)

Si ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par ledit Gouvernement à délivrer ce certificat.

(Signature.)

(1) Indiquer ici les références aux chapitres, règles et paragraphes.

ANNEXE B

Règles pour prévenir les abordages en mer.

PARTIE A. — PRÉLIMINAIRES ET DÉFINITIONS

Règle 1.

(*a*) Les présentes règles devront être suivies par tous les navires et hydravions, dans les hautes mers et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux bâtiments de mer, sauf exceptions prévues à la Règle 30. Lorsque, en raison de leur construction spéciale, les hydravions ne peuvent pas se conformer intégralement aux dispositions des Règles relatives aux feux et aux marques, ils doivent observer ces dernières dispositions d'aussi près que les circonstances le permettent.

(*b*) Les prescriptions des Règles concernant les feux doivent être observées par tous les temps, du coucher au lever du soleil. Pendant cet intervalle, on ne doit montrer aucun autre feu que ceux ne pouvant être confondus avec les feux prescrits, ou gêner leur visibilité ou leur caractère distinctif et n'empêchant pas d'assurer une veille extérieure satisfaisante.

(*c*) Dans les Règles suivantes, sauf autres dispositions contraires résultant du contexte:

(i) Le mot « navire » désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, autre qu'un hydravion amerri, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau;

(ii) Le mot « hydravion » désigne un bateau volant et tout autre appareil volant susceptible de manœuvrer sur l'eau;

(iii) L'expression « navire à propulsion mécanique » désigne tout navire mû par une machine;

(iv) Tout navire à propulsion mécanique marchant à la voile et non au moyen d'une machine doit être considéré comme un navire à voile, et tout navire qui marche au moyen d'une machine, qu'il porte ou non des voiles, doit être considéré comme un navire à propulsion mécanique;

(v) Un navire ou un hydravion amerri « est en route » lorsqu'il n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué;

(vi) L'expression « hauteur au-dessus du plat-bord » désigne la hauteur au-dessus du pont continu le plus élevé;

(vii) La longueur et la largeur d'un navire sont celles données par son certificat d'immatriculation;

(viii) La longueur et l'envergure d'un hydravion doivent être les longueur et envergure maxima données par un certificat de navigabilité aérienne. En l'absence d'un tel certificat, les dimensions seront celles prises directement.

(ix) Le mot « visible », lorsqu'il s'applique aux feux, signifie visible par une nuit noire avec une atmosphère pure;

(x) L'expression « son bref » désigne un son d'une durée d'environ 1 seconde;

(xi) L'expression « son prolongé » désigne un son d'une durée de 4 à 6 secondes;

(xii) Le mot « sifflet » signifie sifflet ou sirène;

(xiii) Le mot « tonneau » signifie « tonneau de jauge brute ».

PARTIE B—FEUX ET MARQUES

Règle 2.

(*a*) Un navire à propulsion mécanique, en route, doit porter:

(i) Au mât de misaine ou en avant de ce mât, ou bien si le navire n'a pas de mât de misaine, sur la partie avant de ce navire, un feu blanc brillant, disposé de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 20 quarts ou rumbs du compas (225°), soit 10 quarts ou rumbs de chaque côté du navire, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à deux quarts (22-5°) sur l'arrière du travers de chaque bord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 5 milles;

(ii) Soit à l'avant ou à l'arrière du feu blanc prévu au paragraphe (i), un deuxième feu blanc de construction et de caractère semblables. Le deuxième feu blanc n'est pas obligatoire pour les navires d'une longueur inférieure à 45 m. 75 (ou 150 pieds), ainsi que pour les navires remorquant; mais ils peuvent le porter;

(iii) Ces deux feux blancs devront être placés dans un plan vertical au-dessus de la quille, de manière que l'un d'eux soit plus élevé que l'autre d'au moins 4 m. 57 (ou 15 pieds) et dans une position telle que le feu inférieur se trouve sur l'avant du feu supérieur. La distance horizontale entre ces deux feux blancs doit être au moins égale à trois fois la distance verticale. Le plus bas de ces deux feux blancs, ou le cas échéant le feu unique, doit se trouver à une hauteur au-dessus du plat-bord, qui ne soit pas inférieure à 6 m. 10 (ou 20 pieds) et si la largeur du navire dépasse 6 m. 10 (ou 20 pieds), à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à cette largeur, sans qu'il soit néanmoins nécessaire que cette hauteur dépasse 12 m. 20 (ou 40 pieds). En toute circonstance, les feux ou le feu selon le cas, doivent être éloignés et placés au-dessus des autres feux et des superstructures pouvant gêner leur visibilité;

(iv) A tribord, un feu vert établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de de l'horizon de 10 quarts ou rumbs du compas (112-5°), c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 quarts (22-5°) sur l'arrière du travers à tribord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles;

(v) A bâbord, un feu rouge établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 10 quarts ou rumbs du compas (112-5°) c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 quarts (22-5°) sur l'arrière du travers à babord. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles;

(vi) Lesdites feux vert et rouge doivent être munis du côté du navire d'écrans s'avançant au moins de 0 m. 91 (ou 3 pieds) en avant du feu, de telle sorte que leur lumière ne puisse être aperçue de tribord devant pour le feu rouge et de babord devant pour le feu vert;

(b) Un hydravion en route sur l'eau doit porter:

(i) A l'avant et dans le plan longitudinal milieu, à l'endroit où il peut être le plus visible, un feu blanc brillant disposé de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 220° du compas, soit 110° de chaque côté de l'hydravion, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20° sur l'arrière du travers de chaque bord; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 3 milles.

(ii) Sur l'extrémité de l'aile droite ou aile tribord un feu vert établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 110° du compas, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20° sur l'arrière du travers à tribord; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles.

(iii) Sur l'extrémité de l'aile gauche ou aile babord un feu rouge établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc de l'horizon de 110° du compas, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20° sur l'arrière du travers à babord; ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles.

Règle 3.

(a) Tout navire à propulsion mécanique remorquant ou poussant un autre navire ou hydravion doit porter, outre ses feux de côté, deux feux blancs brillants placés verticalement l'un au-dessus de l'autre, à 1,83 m (ou 6 pieds) au moins l'un de l'autre, et, lorsqu'il remorque plus d'un navire, il doit porter un feu blanc brillant additionnel à 1,83 m (ou 6 pieds) au-dessus ou au-dessous des deux feux précédents, si la longueur de la remorque, mesurées entre l'arrière du remorqueur et l'arrière du dernier navire ou hydravion remorqué dépasse 183 mètres (ou 600 pieds). Chacun de ces feux doit être de même construction, de mêmes caractéristiques et être placés dans la même position que le feu blanc mentionné à la Règle 2 (a) (i), à l'exception du feu additionnel qui devra se trouver à une hauteur d'au moins 4,27 m (ou 14 pieds) au-dessus du plat-bord. Les navires à un seul mât peuvent porter ces feux sur ce mât.

(b) Le navire remorquant doit aussi montrer soit le feu de poupe désigné à la Règle 10, soit au lieu de ce feu, un petit feu blanc en arrière de la cheminée ou du mât arrière sur lequel gouvernent les navires remorqués, mais ce feu ne doit pas être visible sur l'avant du travers du remorqueur. Le port du feu blanc spécifié à la Règle 2 (a) (ii) est facultatif.

(c) Un hydravion amerri, lorsqu'il remorque un ou plusieurs hydravions ou navires, doit porter les feux prescrits à la Règle 2 (b), alinéas (i), (ii) et (iii); il doit en outre porter un second feu blanc de mêmes construction et caractéristiques que le feu blanc mentionné à la Règle 2 (b), alinéa (i). Ce second feu doit être situé sur une même ligne verticale que le premier feu, au moins à une distance de 1,83 m (ou 6 pieds) au-dessus ou au-dessous de ce dernier.

Règle 4.

(a) Un navire qui n'est pas maître de sa manœuvre doit, pendant la nuit, porter à l'endroit où ils seront le plus apparents, et, si ce navire est à propulsion mécanique, au lieu des feux prescrits à la Règle 2 (a) (i) et (ii), deux feux rouges disposés verticalement à une distance l'un de l'autre d'au moins 1,83 m (ou 6 pieds). Ils devront être de caractéristiques suffisantes pour être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 2 milles. De jour ce même navire devra porter sur une ligne verticale et à 1,83 m (ou 6 pieds) au moins de distance l'un de l'autre, à l'endroit où ils seront le plus apparents, deux ballons ou marques noirs de 0,61 m (ou 2 pieds) au moins de diamètre chacun.

(b) Un hydravion amerri qui n'est pas maître de sa manœuvre peut porter à l'endroit où ils seront le plus apparents, deux feux rouges disposés verticalement à une distance l'un de l'autre d'au moins 0,92 m (ou 3 pieds). Ils doivent être de caractéristiques suffisantes pour être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 2 milles. Pendant le jour, l'hydravion peut porter sur une ligne verticale et à 0,92 m (ou 3 pieds) au moins de distance l'un de l'autre, à l'endroit où ils seront le plus apparents, deux ballons ou marques noirs de 0,61 m (ou 2 pieds) de diamètre minimum.

(c) Un navire en train de poser ou de relever un câble sous-marin ou une bouée, ou un navire effectuant des opérations d'hydrographie ou des travaux sous-marins, et qui, en raison même de ces travaux ne peut s'écarter de la route des navires qui s'approchent, doit porter, au lieu des feux prescrits à la Règle 2 (a) (i) et (ii), trois feux placés sur une ligne verticale à 1 mètre 83 (ou 6 pieds) au moins l'un de l'autre. Le feu supérieur et le feu inférieur doivent être rouges, le feu du milieu blanc. Ils auront des caractéristiques suffisantes pour être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 2 milles. De jour, il doit porter sur une même ligne verticale, à 1 mètre 83 (ou 6 pieds) au moins l'un de l'autre, et placées dans l'endroit le plus apparent, trois marques de 61 cm (ou 2 pieds) au moins de diamètre, dont la plus haute et la plus basse seront de forme sphérique et de couleur rouge, celle du milieu de forme bi-conique et de couleur blanche.

(d) Les navires et les hydravions mentionnés à la présente Règle, lorsqu'ils n'ont pas d'erre, ne doivent pas porter les feux de côté, mais ils doivent porter ces feux lorsqu'ils ont de l'erre.

(e) Les feux et marques de jour prescrits par la présente Règle doivent être considérés par les autres navires comme des signaux indiquant que le navire qui les montre n'est pas maître de sa manœuvre et ne peut, en conséquence, s'écarter de leur route.

(f) Ces derniers signaux ne sont pas des signaux de navires en détresse et demandant assistance. Ces derniers sont mentionnés à la Règle 31.

Règle 5.

(a) Tout navire à voiles en route et tout navire ou hydravion remorqués, doivent porter les feux respectivement prescrits par la Règle 2 pour un navire à propulsion mécanique ou hydravion en route, à l'exception des feux blancs mentionnés dans ladite Règle qu'ils ne doivent jamais porter. Ils doivent aussi porter les feux arrière indiqués à la Règle 10, étant entendu que les navires remorqués, à l'exception du dernier navire remorqué, peuvent porter, au lieu de ce feu arrière, un petit feu blanc ainsi qu'il est indiqué à la Règle 3 (b).

(b) Un navire poussé en avant par un remorqueur doit porter à l'extrémité avant, un feu vert à tribord et un feu rouge à bâbord, présentant les mêmes caractéristiques que les feux décrits à la Règle 2 (a) (iv) et (v), et être muni d'écrans tels que ceux prescrits par la Règle 2 (a) (vi); étant entendu que si des navires, quel qu'en soit le nombre, sont poussés en avant en groupe ils montreront les mêmes feux que s'il n'y avait qu'un seul navire.

Règle 6.

(a) A bord des petits navires, lorsqu'il est impossible, du fait du mauvais temps ou pour une autre cause valable, de mettre à poste fixe, les feux vert et rouge, ces feux doivent être tenus sous la main, allumés et prêts à être montrés immédiatement. A l'approche d'un autre navire ou si l'on approche d'un autre navire, on doit montrer ces feux à leur bord respectif suffisamment à temps pour prévenir la collision, de telle sorte qu'ils soient bien apparents et que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord, ni le feu rouge de tribord et, s'il est possible, de telle sorte qu'ils ne puissent être vus au delà de 2 quarts (22-5 °) sur l'arrière du travers de leur bord respectif.

(b) Afin de rendre plus facile et plus sûr l'emploi de ces feux portatifs, les fanaux doivent être peints extérieurement de la couleur du feu qu'ils contiennent respectivement, et doivent être munis d'écrans convenables.

(2e Supplément.)

Règle 7.

Les navires à propulsion mécanique de moins de 40 tonneaux et les navires marchant à l'aviron ou à la voile de moins de 20 tonneaux, ainsi que les embarcations à rame, lorsqu'ils sont en route, ne sont pas astreints à porter les feux mentionnés à la Règle 2; mais, s'ils ne les portent pas, ils doivent être pourvus des feux suivants:

(*a*) Sous réserve des dispositions du paragraphe (*b*), les navires à propulsion mécanique de moins de 40 tonneaux doivent porter:

(i) Sur la partie avant du navire et à l'endroit le plus apparent, et à 2 mètres 75 (ou 9 pieds) au moins au-dessus du plat-bord, un feu blanc brillant construit et fixé comme il est prescrit à la Règle 2 (*a*) (i) et d'une intensité suffisante pour être visible à une distance d'au moins 3 milles;

(ii) Des feux de côté, vert et rouge, construits et fixés comme il est prescrit à la Règle 2 (*a*) (iv) et (v) et d'une intensité suffisante pour être visibles d'une distance d'au moins 1 mille, ou un fanal combiné pour montrer un feu vert et un feu rouge depuis l'avant jusqu'à 2 quarts (22° 5) sur l'arrière du travers de leur bord respectif. Ce fanal ne doit pas être placé à moins de 0 m. 91 (ou 3 pieds) au-dessous du feu blanc.

(*b*) Les petites embarcations à propulsion mécanique, comme celles que portent les navires de mer peuvent placer le feu blanc à moins de 2 m. 75 (ou 9 pieds) au-dessus du plat-bord, mais ce feu doit être au-dessus des feux de côté ou du fanal combiné mentionné au paragraphe (*a*) (ii).

(*c*) Sauf dans les cas prévus au paragraphe (*d*), les navires de moins de 20 tonneaux, à l'aviron ou à la voile, s'ils ne portent pas les feux de côté, doivent porter, à l'endroit le plus apparent, un fanal montrant un feu vert d'un côté et un feu rouge de l'autre, de caractéristiques suffisantes pour être visibles à une distance d'au moins 1 mille et placé de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de babord ni le feu rouge de tribord. Toutefois, s'il n'est pas possible de fixer ce fanal, il doit être maintenu allumé, sous la main, et montré assez à temps pour prévenir une collision, et de telle façon que le feu vert ne puisse être vu de babord ni le feu rouge de tribord.

(*d*) Les petites embarcations à rame lorsqu'elles marchent à l'aviron ou à la voile, ne sont soumises qu'à l'obligation d'avoir sous la main une lampe électrique ou un fanal blanc allumé, prêts à être montrés à temps pour prévenir une collision.

(*e*) Les navires et embarcations mentionnés dans la présente Règle ne sont pas obligés de porter les feux ou marques prescrits par les Règles 4 (*a*) et 11 (*e*).

Règle 8.

(*a*) (i) Les bateaux-pilotes à voiles, quand ils sont à leur station, en service de pilotage, et lorsqu'ils ne sont pas mouillés, ne doivent pas montrer les feux exigés des autres navires, mais doivent porter en tête de mât, un feu blanc visible tout autour de l'horizon à une distance de 3 milles au moins; et montrer un ou plusieurs feux provisoires intermittents (« flare-up lights ») à des courts intervalles ne dépassant jamais 10 minutes.

(ii) S'ils approchent d'un autre navire, ou s'ils en voient un s'approcher, ils doivent avoir leurs feux de côté allumés, prêts à être employés, et les démasquer et remasquer à de courts intervalles pour indiquer la direction de leur cap; mais le feu vert ne doit pas paraître de babord, ni le feu rouge de tribord.

(iii) Un bateau-pilote à voile, de la catégorie de ceux qui sont obligés d'accoster un navire pour mettre un pilote à bord, peut montrer le feu blanc au lieu de le porter en tête de mât et peut, au lieu des feux de côté indiqués ci-dessus, avoir sous la main, prêt à servir, un fanal muni d'un verre rouge d'un côté et vert de l'autre, pour l'employer comme il est dit plus haut.

(*b*) Un bateau-pilote à propulsion mécanique doit, lorsqu'il est à sa station, en service de pilotage, mais non au mouillage, porter, en plus des feux et des feux provisoires intermittents (« flare-up ligts ») exigés pour les bateaux pilotes à voiles, à 2 m. 40 (ou 8 pieds) au-dessous du feu blanc de tête de mât, un feu rouge visible tout autour de l'horizon et à une distance d'au moins 3 milles, ainsi que les feux de côté exigés pour les navires en route. Un feu intermittent blanc et brillant, visible sur tout l'horizon peut remplacer les « flare-up lights ».

(*c*) Tous les bateaux-pilotes en service à leurs stations de pilotage et lorsqu'ils sont mouillés, doivent porter les feux et montrer les « flare-up lights » ci-dessus prescrits aux paragraphes (*a*) et (*b*) à l'exception des feux de côté qu'ils ne doivent pas montrer. Ils doivent porter également les feux de mouillage ou feux prévus à la Règle 11.

(*d*) Tous les bateaux-pilotes, qu'ils soient ou non au mouillage, doivent, lorsqu'ils ne sont pas à leurs stations en service de pilotage, porter des feux semblables à ceux des autres navires de leur catégorie et de leur tonnage.

(2e *Supplément*. — **Fin**.)

Règle 9.

(*a*) Les bateaux de pêche, lorsqu'ils ne sont pas en train de pêcher, doivent montrer les feux ou marques prescrits pour les navires semblables de leur tonnage. Lorsqu'ils sont en train de pêcher, ils ne doivent montrer que les feux ou marques prescrits par la présente règle et qui, sauf dispositions contraires, doivent être visibles au moins à une distance de 2 milles.

(*b*) Les navires pêchant avec des lignes traînantes (pêche à la cuiller) ne doivent montrer que les feux prescrits pour les navires à propulsion mécanique ou à voiles en route, suivant le cas.

(*c*) Les navires pêchant avec des filets ou des lignes, à l'exception des lignes traînantes (pêche à la cuiller), s'étendant horizontalement à une distance inférieure à 153 m. (ou 500 pieds) du navire dans le sens du sillage, doivent montrer, à l'endroit où il peut être le plus apparent, un feu blanc visible de tout l'horizon, et en outre, lorsqu'ils s'approchent d'un autre navire ou qu'un autre navire s'approche d'eux, ils doivent montrer un second feu blanc situé à au moins 1 m. 83 (ou 6 pieds) au dessous du premier feu et à une distance horizontale d'au moins 3 m. 05 (ou 10 pieds) 1 m. 83 ou 6 pieds pour les petits bateaux découverts) en dehors de ce feu et dans la direction où l'appareil qui s'étend au dehors est amarré à bord. De jour, ces bâtiments doivent indiquer qu'ils sont en opération en montrant un panier à l'endroit le plus visible. S'ils ont leurs appareils dehors pendant qu'ils sont au mouillage, ils doivent, à l'approche d'autres navires, montrer le même panier dans l'alignement de la boule de mouillage et du filet ou de l'appareil.

(*d*) Les bâtiments pêchant avec des filets ou des lignes, à l'exception des lignes traînantes (pêche à la cuiller), s'étendent horizontalement à une distance supérieure à 153 m. (ou 500 pieds) à partir du navire, dans le sens du sillage doivent montrer, aux endroits où ils peuvent être les plus apparents, trois feux blancs situés à 3 pieds les uns des autres, formant un triangle vertical et visible sur tout l'horizon. Lorsqu'ils ont de l'erre, ces bâtiments doivent montrer les feux de côté à leur bord respectif, mais ils ne doivent pas montrer ces feux lorsqu'ils n'ont pas d'erre. De jour, ils doivent montrer un panier à l'avant du navire, aussi près que possible de l'étrave et à 3 m. 05 (ou 10 pieds) au moins au-dessus du plat-bord. En outre, ils doivent montrer à l'endroit où il est le plus apparent, un cône noir pointe en haut. Au mouillage, lorsqu'ils ont leurs appareils immergés, ils doivent à l'approche d'autres navires, montrer un panier dans l'alignement de la boule de mouillage et du filet ou de l'appareil.

(*e*) Les bateaux occupés à chaluter, c'est-à-dire traînant un appareil sur le fond ou près du fond, doivent, lorsqu'ils ne sont pas au mouillage:

(i) s'ils sont à propulsion mécanique, porter, dans la même position que le feu blanc mentionné dans la Règle 2 (*a*) (i), un fanal tricolore disposé de manière à montrer un feu blanc depuis l'avant jusqu'à deux quarts de chaque bord (22°5), et un feu vert par tribord ainsi qu'un feu rouge par babord, visibles l'un et l'autre à partir de deux quarts (22°5) depuis l'avant jusqu'à deux quarts sur l'arrière du travers. Ils doivent porter, de plus, à 1,83 mètre (ou 6 pieds) au moins et à 3,65 mètres (ou 12 pieds) au plus, au-dessous du fanal tricolore, un feu blanc, montrant une lumière claire, uniforme et ininterrompue sur tout l'horizon. Ils doivent aussi porter et montrer le feu de poupe défini à la Règle 10 (*a*);

(ii) S'ils sont à voiles, porter un fanal disposé de manière à montrer une lumière blanche, claire, uniforme et ininterrompue sur tout l'horizon. Ils doivent aussi, à l'approche d'un autre bâtiment, montrer à l'endroit où il sera le mieux visible, un feu blanc (« flare-up light ») assez à temps pour éviter un abordage;

(iii) De jour, chacun des navires mentionnés ci-dessus doit montrer un panier à l'endroit le plus apparent.

(*f*) Outre les feux qu'ils sont tenus de montrer, aux termes de la présente Règle, les bateaux de pêche doivent montrer, en cas de nécessité, un « flare-up light » pour attirer l'attention des navires qui s'approchent. Ils peuvent aussi utiliser les feux de travail (« working lights »).

(*g*) Tout bateau en pêche, lorsqu'il est au mouillage, doit montrer les feux ou marques prescrits par la Règle 11 (*a*) (*b*) ou (*c*); il doit également, à l'approche de tout autre navire, montrer un feu blanc supplémentaire à 1,83 mètre (ou 6 pieds) au moins au-dessous du feu de mouillage de l'avant et à une distance horizontale de 3,05 mètres (ou 10 pieds) au moins dans la direction de l'appareil immergé.

(*h*) Si un bateau de pêche est accroché par ses engins, sur une roche ou tout autre obstacle, il doit, de jour, amener le panier prévu aux paragraphes (*c*) (*d*) et (*e*) et montrer le signal prescrit par la Règle 11 (*c*). De nuit, il doit montrer le ou les feux prescrits par la Règle 11 (*a*) ou (*b*). Par brume, bruine, neige, forts grains de

••

pluie ou toutes autres conditions réduisant la visibilité de la même manière, il doit, de nuit comme de jour, faire entendre le signal prescrit par la Règle 15 (c) (v), signal qu'il devra également faire par temps clair à l'approche d'un autre navire.

NOTE. — *Pour les signaux de brume concernant les bateaux de pêche, voir la Règle* 15 (c) (ix).

Règle 10.

(*a*) Un navire en route doit porter à son arrière un feu de poupe blanc construit, fixé, et muni d'écrans, de manière à projeter une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 12 rumbs ou quarts du compas (135°), soit six quarts (67°,5) de chaque bord, à partir de l'arrière. Ce feu doit être visible d'au moins 2 milles et placé, autant que possible, à la même hauteur que les feux de côté.

NOTE. — *Pour les navires remorquant ou remorqués, voir Règles* 3 (*b*) *et* 5.

(*b*) A bord des petits bâtiments, lorsqu'il n'est pas possible, à cause du mauvais temps ou pour toute autre raison suffisante, de maintenir ce feu en place, on devra avoir sous la main et prête à servir, une lampe électrique ou un fanal allumé qui sera montré suffisamment à temps pour éviter un abordage à l'approche de tout navire qui le rattrape.

(*c*) Un hydravion amerri et en route doit porter sur sa queue un feu blanc établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 140°, placé de telle façon qu'il puisse être visible sur 70° de chaque bord et à partir de l'arrière. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 2 milles.

Règle 11.

(*a*) Un navire de moins de 45,75 m. (ou 150 pieds) de longueur, lorsqu'il est au mouillage, doit porter à l'avant, à l'endroit le plus apparent, un feu blanc disposé de manière à projeter tout autour de l'horizon une lumière claire, uniforme et ininterrompue et visible d'une distance d'au moins 2 milles.

(*b*) Un navire de 45,75 m. (ou 150 pieds) de longueur, ou plus, lorsqu'il est au mouillage, doit porter à la partie avant, à une hauteur au-dessus du plat-bord de 6,10 m. au moins (ou 20 pieds) un feu blanc semblable à celui mentionné au paragraphe précédent, et, à l'arrière ou près de l'arrière, un second feu semblable qui doit être à une hauteur telle qu'il ne se trouve pas à moins de 4,57 m. (ou 15 pieds) au-dessous du feu avant. Ces deux feux doivent être visibles sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 3 milles.

(*c*) Du lever au coucher du soleil, tous les bâtiments au mouillage doivent porter à l'avant, à l'endroit le plus apparent, une boule noire de 0,61 m. (2 pieds) de diamètre au moins.

(*d*) Tout navire posant ou relevant un câble sous-marin, une bouée, ou effectuant des opérations hydrographiques ou autres opérations sous-marines, lorsqu'il est mouillé, doit porter les feux et marques prescrits par la Règle 4 (*c*) en plus de ceux qui sont prescrits suivant le cas par les autres alinéas précédents de la présente Règle.

(*e*) Tout navire échoué doit porter, de nuit, le ou les feux prescrits aux paragraphes (*a*) ou (*b*), ainsi que les deux feux rouges prescrits à la règle 4 (*a*). De jour, il doit porter à l'endroit le plus apparent, trois boules noires de 0,61 m. (ou 2 pieds) de diamètre au moins chacune, placées l'une au-dessus de l'autre sur une même ligne verticale et distantes l'une de l'autre de 1,83 m. (ou 6 pieds) au moins.

(*f*) Un hydravion amerri et au mouillage, d'une longueur inférieure à 45,75 m. (ou 150 pieds) doit porter, à l'endroit le plus apparent, un feu blanc visible de tout l'horizon et d'une distance d'au moins 2 milles.

(*g*) Un hydravion amerri et au mouillage, d'une longueur égale ou supérieure à 45,75 m. (ou 150 pieds) doit porter, à l'endroit le plus apparent, un feu blanc à l'avant et un feu blanc à l'arrière, tous deux visibles de tout l'horizon et d'une distance d'au moins 3 milles. En outre, si l'hydravion a plus de 45,75 m. (ou 150 pieds) d'envergure, il doit porter un feu blanc de chaque côté pour indiquer l'envergure maxima, ces feux étant visibles dans la mesure du possible de tout l'horizon et d'une distance d'au moins 1 mille.

(*h*) Un hydravion échoué doit porter un feu de mouillage ou les feux prévus aux paragraphes (*f*) et (*g*); en outre, il portera deux feux rouges placés sur une même ligne verticale, distants l'un de l'autre d'au moins 0,91 m. (3 pieds) placés de manière à être visibles de tout l'horizon.

Règle 12.

Tout navire ou hydravion amerri peut, pour appeler l'attention et si nécessaire, montrer en plus des feux prescrits par les présentes Règles, un « flare-up light » ou faire usage de tout signal détonant ou de tout autre signal sonore efficace ne pouvant être confondu avec aucun autre signal autorisé par ailleurs dans les présentes Règles.

Règle 13.

(*a*) Rien, dans les présentes Règles ne doit gêner l'exécution de prescriptions spéciales édictées par un Gouvernement quelconque quant à un plus grand nombre de feux de position ou de signaux à mettre à bord des bâtiments de guerre, des navires naviguant en convois ou des hydravions amerris; non plus que l'emploi de signaux de reconnaissance adoptés par les armateurs avec l'autorisation de leurs Gouvernements respectifs dûment enregistrés et publiés.

(*b*) Toutes les fois que le Gouvernement intéressé considère qu'un navire de la marine de guerre ou tout autre navire militarisé, ou qu'un hydravion amerri de construction spéciale ou affecté à des buts spéciaux ne peut se conformer à toutes les dispositions de l'une quelconque des présentes Règles en ce qui concerne le nombre, l'emplacement, la portée ou le secteur de visibilité des feux ou des marques, sans gêner les fonctions militaires du navire ou de l'hydravion, ce navire ou cet hydravion doit se conformer à telles autres dispositions relatives au nombre, à l'emplacement, à la portée ou au secteur de visibilité des feux ou marques jugés par son Gouvernement susceptibles, dans ces cas, de permettre d'appliquer ces règles d'aussi près que possible.

Règle 14.

Tout navire faisant route à la voile et en même temps au moyen d'une machine doit porter, de jour, à l'avant, à l'endroit où il sera le plus apparent, un cône noir d'au moins 0,61 m (ou 2 pieds) de diamètre à la base, la pointe en haut.

Règle 15.

(*a*) Tout navire à propulsion mécanique doit être pourvu d'un sifflet d'une sonorité suffisante, actionné par la vapeur ou par tout autre moyen pouvant la remplacer, et placé de telle sorte que le son ne puisse être arrêté par aucun obstacle. Il doit aussi être pourvu d'un cornet de brume actionné mécaniquement, ainsi que d'une cloche, l'un et l'autre suffisamment puissants. Tout navire à voiles d'un tonnage brut de 20 tonneaux et au-dessus doit avoir un cornet de brume et une cloche comme défini plus haut.

(*b*) Pour les navires en route, tous les signaux prescrits dans la règle présente doivent être émis:

(i) Au moyen du sifflet à bord des navires à propulsion mécanique;

(ii) Au moyen du cornet de brume à bord des navires à voiles;

(iii) Au moyen du sifflet ou du cornet de brume à bord des navires remorqués.

(*c*) Tant de jour que de nuit, par temps de brume, de brouillard, de bruine, de neige ou pendant les forts grains de pluie ainsi que dans toutes autres conditions limitant de la même manière la visibilité, les signaux prescrits par la présente règle seront employés comme suit:

(i) Tout navire à propulsion mécanique ayant de l'erre doit faire entendre un son prolongé à des intervalles de 2 minutes au plus;

(ii) Tout navire à propulsion mécanique en route, mais stoppé et n'ayant pas d'erre, doit faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas 2 minutes, deux sons prolongés séparés par un intervalle d'une seconde environ;

(iii) Tout navire à voile en route doit faire entendre, à des intervalles n'excédant pas une minute, un son quand il est tribord amures, deux sons consécutifs quand il est bâbord amures, et trois sons consécutifs quand il a le vent de l'arrière du travers;

(iv) Tout navire au mouillage doit sonner la cloche rapidement pendant cinq secondes environ, à des intervalles n'excédant pas une minute. Sur des navires d'une longueur supérieure à 106,75 m. (ou 350 pieds), on devra sonner la cloche sur la partie avant du navire et, de plus, sur la partie arrière, à des intervalles ne dépassant pas une minute, faire entendre un gong ou tout autre instrument dont le son et le timbre ne peuvent être confondus avec ceux de la cloche. Tout navire au mouillage peut en outre, conformément à la Règle 12, faire entendre trois sons consécutifs, à savoir, un son bref suivi d'un son prolongé et d'un son bref, pour signaler sa position et la possibilité d'une collision à un navire qui s'approche;

(v) tout navire qui remorque, tout navire employé à poser ou à relever un câble sous-marin ou une bouée, tout navire en route et ne pouvant s'écarter de la route d'un navire qui s'approche parce qu'il n'est pas maître de sa manœuvre ou est incapable de manœuvrer comme l'exige le présent Règlement, doit, au lieu des signaux prescrits aux paragraphes (i), (ii) et (iii), faire entendre à des intervalles ne dépassant pas une minute, trois sons consécutifs, à savoir, un son prolongé suivi de deux sons brefs;

(vi) Un navire remorqué ou, s'il en est remorqué plus d'un, le dernier navire du convoi seulement, s'il a un équipage à bord, doit faire entendre à des intervalles ne dépassant pas une minute, quatre sons consécutifs, à savoir, un son prolongé suivi de trois sons brefs. Dans la mesure du possible, ce signal sera émis immédiatement après le signal donné par le navire remorqueur;

(vii) Tout navire échoué doit émettre le signal prescrit à l'alinéa (iv) et, de plus, devra faire entendre trois coups de cloche séparés et distincts immédiatement avant et après chaque signal;

(viii) Les navires de moins de vingt tonneaux, les embarcations à avirons et les hydravions amerris, ne sont pas astreints à émettre les signaux mentionnés ci-dessus; mais s'ils ne le font pas, ils doivent émettre tout autre signal phonique d'une intensité suffisante à des intervalles ne dépassant pas une minute;

(ix) Tout bâtiment de pêche en train de pêcher, d'un tonnage brut égal ou supérieur à 20 tonneaux, doit faire entendre à des intervalles ne dépassant pas une minute, un son, suivi d'un tintement de cloche. Ce navire peut également faire entendre, à la place de ces signaux, un son consistant en une série de plusieurs notes alternativement aiguës et graves.

Règle 16.

La vitesse doit être modérée par temps de brume, etc.

(a) Tout navire ou hydravion hydroplanant se trouvant dans une zone de brume, brouillard, bruine, neige, ou forts grains de pluie, ainsi que dans toutes autres conditions limitant de la même manière la visibilité, doit marcher à une vitesse modérée, en tenant attentivement compte des circonstances et des conditions existantes.

(b) Tout navire à propulsion mécanique entendant, dans une direction qui lui paraît être sur l'avant du travers, le signal de brume d'un navire dont la position est incertaine, doit, autant que les circonstances du cas le comportent, stopper sa machine et ensuite naviguer avec précaution jusqu'à ce que le danger de colision soit passé.

PARTIE C. — RÈGLES DE BARRE ET DE ROUTE

Préliminaires.

1. Toute manœuvre décidée en application ou par suite de l'interprétation des présentes Règles doit être exécutée franchement, largement à temps et comme doit le faire un bon marin.

2. Le risque de collision peut, quand les circonstances le permettent, être constaté par l'observation attentive du relèvement au compas d'un navire qui s'approche. Si ce relèvement ne change pas d'une façon appréciable, on doit en conclure que ce risque existe

3. Les marins doivent tenir compte du fait qu'un hydravion qui amerrit ou décolle ou qui manœuvre dans des conditions atmosphériques défavorables peut se trouver dans l'impossibilité de modifier au dernier moment la manœuvre qu'il a envisagée.

Règle 17.

Lorsque deux navires à voiles s'approchent l'un de l'autre de manière à faire craindre une collision, l'un d'eux doit s'écarter de la route de l'autre comme il suit, savoir:

(a) Tout navire courant largue doit s'écarter de la route du navire qui est au plus près;

(b) Tout navire qui court au plus près bâbord amures doit s'écarter de la route du navire qui est au plus près tribord amures;

(c) Lorsque deux navires courent largue avec le vent de bords opposés, celui qui reçoit le vent de bâbord doit s'écarter de la route de l'autre;

(d) Lorsque deux navires courent largue avec le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent;

(e) Tout navire vent arrière doit s'écarter de la route d'un autre navire.

Règle 18.

(a) Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes directement opposées ou à peu près opposées, de manière à faire craindre une collision, chacun d'eux doit venir sur tribord de manière à passer par bâbord l'un de l'autre.

Cette règle ne s'applique qu'au cas où les navires ont le cap l'un sur l'autre ou presque l'un sur l'autre en suivant des directions opposées, de telle sorte que la collision soit à craindre; elle ne s'applique pas à deux navires qui, s'ils continuent leurs routes respectives se croisent sûrement sans se toucher.

Les seuls cas que vise cette Règle sont ceux dans lesquels chacun des deux bâtiments a le cap l'un sur l'autre, ou presque l'un sur l'autre, en d'autres termes, les cas dans lesquels, pendant le jour, chaque bâtiment voit les mâts de l'autre navire l'un par l'autre ou à très peu près l'un par l'autre, et tout à fait ou à très peu près dans le même alignement que les siens; et, pendant la nuit, le cas où chaque bâtiment est placé de manière à voir à la fois les deux feux de côté de l'autre.

Il ne s'applique pas, pendant le jour, au cas où un navire en aperçoit un autre droit devant lui et coupant sa route, ni, pendant la nuit, au cas où chaque bâtiment présentant son feu rouge voit le feu de même couleur de l'autre, ou chaque bâtiment présentant son feu vert voit le feu de même couleur de l'autre; ni aux cas où un bâtiment aperçoit droit devant lui un feu rouge sans voir de feu vert, ou aperçoit droit devant lui un feu vert sans voir de feu rouge; enfin, ni au cas où un bâtiment aperçoit à la fois un feu vert et un feu rouge dans toute autre direction que droit devant ou à peu près.

(b) Pour l'application de la présente Règle ainsi que des Règles 19 à 29 inclusivement (à l'exception de la Règle 20 (b), tout hydravion amerri doit être considéré comme un navire et l'expression « navire à propulsion mécanique » doit être interprétée en conséquence.

Règle 19.

Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes qui se croisent, de manière à faire craindre une collision, le navire qui voit l'autre par tribord doit s'écarter de la route de cet autre navire.

Règle 20.

(a) Lorsque deux navires, l'un à propulsion mécanique et l'autre à voiles, courent de manière à risquer de se rencontrer, le navire à propulsion mécanique doit s'écarter de la route du navire à voiles, sauf exceptions prévues aux règles 24 et 26.

(b) Un hydravion amerri doit, autant que possible, se tenir à l'écart de tout navire et éviter de gêner sa navigation. Toutefois, lorsqu'il y a danger de collision, cet hydravion doit se conformer aux présentes Règles.

Règle 21.

Lorsque, d'après les présentes Règles, l'un des deux navires doit changer sa route, l'autre navire doit conserver la sienne et maintenir sa vitesse. Quand, pour une cause quelconque, ce dernier navire se trouve tellement près de l'autre qu'une collision ne peut être évitée par la seule manœuvre du navire qui doit laisser la route libre, il doit, de son côté, faire telle manœuvre qu'il jugera la meilleure pour éviter la collision (voir les Règles 27 et 29).

Règle 22.

Tout navire qui est tenu d'après les présentes Règles de s'écarter de la route d'un autre navire doit, si les circonstances de la rencontre le permettent, éviter de couper la route de l'autre navire sur l'avant de celui-ci.

Règle 23.

Tout navire à propulsion mécanique qui est tenu d'après les présentes Règles de s'écarter de la route d'un autre navire, doit, s'il s'approche de celui-ci, ralentir au besoin sa vitesse ou même stopper ou marcher en arrière si les circonstances le rendent nécessaire.

Règle 24.

(a) Quelles que soient les prescriptions des présentes Règles, tout navire qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.

(b) Tout navire qui se rapproche d'un autre en venant d'une direction de plus de 2 quarts (22-5°) sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au navire qui est rattrapé, qu'il ne pourrait, pendant la nuit, apercevoir aucun des feux de côté de celui-ci, doit être considéré comme un navire qui en rattrape un autre; et aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux navires ne pourra faire considérer le navire qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens propre des présentes Règles, et ne pourra l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route du navire rattrapé jusqu'à ce qu'il l'ait tout à fait dépassé et paré.

(c) Si le navire qui en rattrape un autre ne peut pas reconnaître avec certitude s'il est sur l'avant ou sur l'arrière de cette direction par rapport à ce dernier, il doit se considérer comme un navire qui en rattrape un autre et s'écarter de la route de celui-ci.

Règle 25.

(a) Tout navire à propulsion mécanique faisant route dans les passes étroites doit, quand la prescription est d'une exécution possible et sans danger, prendre la droite du chenal ou du milieu du passage.

(b) Lorsqu'un navire à propulsion mécanique s'approche d'un coude dans une passe étroite où il ne peut voir un autre navire à propulsion mécanique s'approchant en sens inverse, le premier navire doit, au moment où il arrive à la distance d'un demi-mille

du coude faire entendre un son prolongé de son sifflet. Tout navire à propulsion mécanique entendant ce signal de l'autre côté du coude, doit répondre par un signal analogue. Qu'il ait ou non entendu un signal en réponse au sien, le premier navire doit passer ce coude avec précaution et en conservant une bonne veille.

Règle 26.

Tout navire en route qui n'est pas en train de pêcher doit s'écarter de la route des navires pêchant avec des filets, des lignes ou des chaluts. La présente Règle ne donne pas aux bateaux en pêche le droit d'obstruer un chenal fréquenté par des navires autres que des bateaux de pêche.

Règle 27.

En appliquant et en interprétant les présentes Règles, on doit tenir compte de tous les dangers de navigation et d'abordage, ainsi que de toutes circonstances particulières, y compris les possibilités des navires et hydravions en jeu, qui peuvent entraîner la nécessité de s'écarter des Règles ci-dessus pour éviter un danger immédiat.

PARTIE D. — DIVERS

Règle 28.

(*a*) Lorsque des navires sont en vue l'un de l'autre, un navire à propulsion mécanique en route doit, en changeant sa route conformément à l'autorisation ou aux prescriptions des présentes Règles, indiquer ce changement par les signaux suivants émis au moyen de son sifflet:

Un son bref pour dire: « Je viens sur tribord ».
Deux sons brefs pour dire: « Je viens sur bâbord ».
Trois sons brefs pour dire: « Mes machines sont en arrière ».

(*b*) Lorsqu'un navire à propulsion mécanique qui, conformément aux présentes Règles, doit conserver sa route et maintenir sa vitesse, est en vue d'un autre navire et ne sent pas assuré que l'autre navire prend les mesures nécessaires pour éviter l'abordage il peut exprimer son doute en émettant au sifflet une série rapide d'au moins cinq sons brefs. Ce signal ne doit pas dispenser un navire des obligations qui lui incombent conformément aux Règles 27 et 29 ou à toute autre Règle, ni de l'obligation de signaler toute manœuvre effectuée conformément aux présentes Règles, en faisant entendre les signaux sonores appropriés, prescrits par la présente Règle.

(*c*) L'application des présentes Règles ne devra en aucune façon gêner celle des règles spéciales établies par le Gouvernement de toute nation concernant l'emploi de signaux supplémentaires par coups de sifflet entre navires de guerre ou navires faisant partie d'un convoi.

Règle 29

Rien de ce qui est prescrit dans les présentes Règles ne doit exonérer un navire ou son propriétaire, ou son capitaine, ou son équipage, des conséquences d'une négligence quelconque, soit au sujet des feux ou des signaux, soit de la part des hommes de veille, soit enfin au sujet de toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin et les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.

Règle 30.

Réserve relative aux Règles de Navigation dans les Ports à l'Intérieur des Terres.

Rien dans les présentes Règles ne doit entraver l'application des règles spéciales, dûment édictées par l'autorité locale, relativement à la navigation dans une rade, dans une rivière ou dans une étendue d'eau intérieure quelconque, y compris les plans d'eau réservés aux hydravions.

Règle 31.

Signaux de détresse.

Lorsqu'un navire ou un hydravion amerri est en détresse et demande des secours à d'autres navires ou à la terre, il doit faire usage des signaux suivants ensemble ou séparément, à savoir:

(*a*) Coups de canon ou autres signaux explosifs tirés à des intervalles d'une minute environ;

(*b*) Un son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume;

(*c*) Fusées ou bombes projetant des étoiles rouges lancées une à une à de courts intervalles;

(*d*) Un signal émis par radiotélégraphie ou par tout autre système de signalisation, se composant du groupe . . . — — — . . . du code Morse;

(*e*) Un signal radiotéléphonique consistant dans le mot : « Mayday »;

(*f*) Le signal de détresse: N. C. du Code international;

(*g*) Un signal de grande distance consistant en un pavillon carré ayant, au-dessus ou en dessous, une boule ou objet analogue;

(*h*) Flammes sur le navire, telles qu'on peut en produire en brûlant un baril de goudron, un baril d'huile, etc.;

(*i*) Une fusée à parachute produisant un feu rouge.

Est interdit l'usage de l'un quelconque des signaux ci-dessus, sauf dans le but d'indiquer qu'un navire ou un hydravion est en détresse, ainsi que l'usage de tout signal susceptible d'être confondu avec l'un des signaux ci-dessus.

NOTE. — *Un signal radio a été prévu à l'usage des navires en détresse pour déclencher l'auto-alarme des autres navires et attirer ainsi l'attention sur les appels ou les messages de détresse. Ce signal se compose d'une série de douze traits d'une durée d'une minute: la durée de chaque trait étant de quatre secondes et l'intervalle entre deux traits consécutifs étant d'une seconde.*

Règle 32.

Tous les ordres à l'homme de barre doivent être entendus de la manière suivante:

« La barre à droite ou à Tribord », signifie: mettre le safran du gouvernail du navire à tribord.

« La barre à gauche ou à Bâbord », signifie: mettre le safran du gouvernail du navire à bâbord.

ANNEXE C

Résolutions.

Résolution 1.

Transport d'un nombre de passagers dépassant les limites autorisées par la Convention.

La Conférence internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948,

Reconnaissant:

Que, en conséquence de la situation créée par la Deuxième Guerre Mondiale, le nombre de passagers ayant besoin d'être transportés par mer à l'heure actuelle dépasse encore de beaucoup le nombre de places disponibles pour des passagers sur les navires, et qu'un certain nombre de Gouvernements signataires de la Convention internationale, 1929, pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer ont, en conséquence, été dans l'obligation d'autoriser des navires de leur pays à transporter plus de passagers que cette Convention ne leur permet de le faire,

Décide:

Que chacun des Gouvernements devrait remettre sa pratique en conformité avec les dispositions de ladite Convention aussitôt que possible et, en tout cas, le 31 décembre 1950 au plus tard.

Résolution 2.

L'Espagne.

1. En raison de la résolution adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies au cours de sa séance du 12 décembre 1946, la Conférence considère que, pour le moment, l'Espagne est empêchée de devenir partie à la Convention internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948.

2. Toutefois, la Conférence convient que, aussitôt que la Résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies aura été abrogée ou aura cessé d'être applicable, l'Espagne pourra devenir partie à la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948, conformément à l'article X de ladite Convention.

ANNEXE D

Recommandations.

Partout dans les Recommandations suivantes, l'expression « la présente Convention » signifie la Convention internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948.

1. *Dénonciation de la Convention internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer,* 1929.

La Conférence recommande:

Que les Gouvernements acceptent la présente Convention à la date la plus rapprochée possible, et

Que les Gouvernements qui deviennent parties à la présente Convention dénoncent la Convention internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1929, et coopèrent de telle sorte que leurs dénonciations respectives deviennent effectives à des dates aussi proches que possible de la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur à l'égard des Gouvernements qui ont dénoncé la Convention de 1929, sans pourtant qu'elles la précèdent.

2. *Application spéciale des Normes de la Convention.*

La Conférence, ayant exclu les navires de charge de moins de 500 tonneaux de jauge brute et les bâtiments de pêche du champ d'application des dispositions particulières de la présente Convention, reconnaissant que les prescriptions en question de la Convention pourraient ne pas être applicables à ces navires sans modification, recommande que les Gouvernements appliquent les principes de la présente Convention à tous les navires de ce genre appartenant à leur pays, dans la mesure où cette application est raisonnable et pratiquement réalisable.

La Conférence, reconnaissant que la cause de la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer sera servie si les navires disposent du plus grand nombre possible d'appareils de radio, recommande à tous les Gouvernements d'envisager la possibilité d'étendre, en y apportant toutes modifications jugées nécessaires, les prescriptions relatives aux installations radioélectriques, de manière que ces installations soient, dans la mesure du possible, installées à bord des navires, y compris les navires caboteurs et les bâtiments de pêche, non visés par la présente Convention, lorsqu'ils effectuent des voyages en haute mer.

La Conférence recommande en outre que les Gouvernements prennent des mesures pour assurer que, lorsque des navires appartenant à des pays dont les Gouvernements ne sont pas parties à la présente Convention viennent dans leurs ports, ces navires soient tenus de se conformer à des normes qui ne soient pas inférieures à celles qu'établit la présente Convention.

3. *Amendements aux dispositions de la convention relatives à la construction.*

Considérant que la Conférence a prévu la possibilité d'apporter aux Règles annexées à la présente Convention tous amendements qui se révéleraient nécessaires ou souhaitables mais qu'elle estime que de nouveaux progrès dans l'art de la construction navale ou dans les matériaux disponibles pour la construction de navires ne devraient pas justifier l'amendement des Règles avant que la valeur de celle-ci n'ait été éprouvée;

en conséquence, la Conférence

Recommande:

Que les Gouvernements ou l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale, dans l'application des dispositions de l'Article IX, qui leur laisse toute latitude quant à la date de l'application des Règles amendées relatives à la construction, tiennent compte de l'observation qui précède.

4. *Normes de cloisonnement étanche des navires à passagers.*

La Conférence a soigneusement étudié la question du compartimentage étanche des navires à passagers en s'inspirant des résultats obtenus depuis l'entrée en vigueur de la Convention pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1929, et a convenu de certaines prescriptions supplémentaires destinées à assurer une sécurité plus grande. Elle reconnaît toutefois que la question du compartimentage étanche mérite un examen continu, particulièrement en ce qui concerne l'emploi de la formule du Critérium de Service, à l'aide de laquelle sont déterminés les facteurs de compartimentage applicables aux navires.

En conséquence, la Conférence recommande aux Administrations de continuer l'étude de ce sujet et de se communiquer de temps à autre les résultats de leurs recherches par l'intermédiaire de l'Autorité chargée de la distribution d'informations sur des questions régies par la présente Convention.

5. *Stabilité du navire intact.*

La Conférence a examiné la nécessité et la possibilité pratique de l'adoption de Règles relatives à la stabilité du navire intact. Dans la mesure où les Règles adoptées relativement à la stabilité après avarie auront une influence sur la stabilité du navire intact, la Conférence estime qu'il est nécessaire, avant d'établir des règles supplémentaires à la stabilité du navire intact, de déterminer plus avant la mesure dans laquelle de telles Règles sont nécessaires.

La Conférence reconnaît l'inconvénient que présentent les ouvernements procèdent à une étude plus approfondie de la stabilité du navire intact et échangent des renseignements à ce sujet.

6. *Ouverture dans les cloisons et le bordé extérieur.*

La Conférence reconnaît l'inconvénient que présentent les ouvertures pratiquées dans le bordé extérieur des navires et dans les cloisons étanches transversales principales, qui peuvent parfois être ouvertes en mer, mais la Conférence n'estime pas qu'il soit pratiquement possible d'adopter, en ce qui concerne ces ouvertures, des règles internationales plus rigoureuses que celles qui figurent dans la présente Convention.

La Conférence recommande toutefois que les divers Gouvernements s'efforcent tout particulièrement d'assurer que le nombre de ces ouvertures, et notamment les hublots à charnières situés au-dessous de la ligne de surimmersion et les portes pratiquées à la partie inférieure des cloisons de la tranche des machines, ne dépasse pas le minimum prévu dans chaque cas.

7. *Panneaux d'écoutille métalliques.*

La Conférence a étudié l'emploi des panneaux d'écoutille métalliques sur les ponts exposés aux intempéries.

La Conférence recommande aux Gouvernements de se communiquer les résultats de leurs expériences en ce qui concerne l'efficacité relative des panneaux d'écoutille en bois et en métal pour ce qui est d'empêcher l'extension de l'incendie, à l'égard d'autres questions régies par la présente Convention.

8. *Raccords des Lances d'incendie.*

La Conférence, ayant eu connaissance des difficultés et des délais inhérents à l'emploi des installations terrestres de lutte contre l'incendie pour ce qui est des incendies se déclarant à bord des navires mouillés dans un port en raison des différences entre les raccords des lances d'incendie se trouvant à bord des navires et ceux employés par les installations à terre, recommande que des efforts soient faits pour assurer l'uniformisation de tous raccords de ce genre par accord international.

9. *Avis de cyclones.*

La Conférence considère qu'il est plus utile de prévenir les sinistres que de porter secours après qu'un sinistre s'est produit. L'auto-alarme peut être utilisé pour cette fin.

La Conférence recommande aux Gouvernements d'autoriser certaines station côtières choisies, équipées en radiotélégraphie, à faire précéder la diffusion initale d'avis de cyclone urgents par le signal d'alarme dans tous les cas où cette façon de procéder est appropriée (par exemple, lorsque la station elle-même se trouve près du centre ou sur le trajet présumé du cyclone). Afin de réduire au minimum les brouillages lorsque plusieurs pays se trouvent tous au voisinage d'une même zone côtière, une station côtière unique pourrait être désignée par accord entre les Gouvernements de ces pays pour effectuer ces diffusions dans la zone en cause.

10. *Fréquences.*

La Conférence attire l'attention des Gouvernements sur l'opportunité de veiller à ce que les signaux de détresse utilisant des émissions de la classe A 2 puissent être perçus sur une bande de fréquence assez large.

La Conférence désire également attirer l'attention sur les dispositions du Règlement des Radiocommunications relatives aux transmissions radiotéléphoniques sur des fréquences voisines de la fréquence de détresse radiotélégraphique, et souligner que ces transmissions empêcheraient le fonctionnement des appareils récepteurs d'auto-alarme utilisant le signal d'alarme défini au Règlement sus-visé. La Conférence désire donc souligner l'importance, dans l'intérêt de la sauvegarde de la vie humaine en mer, d'éviter l'emploi des transmissions radiotéléphoniques dans le voisinage de la fréquence de détresse, sauf dans les cas d'urgence.

11. *Ecoute des appels de détresse, etc..*

La Conférence, reconnaissant l'importante contribution apportée par les installations côtières de radio à la sauvegarde de la vie humaine en mer, recommande:

1. Que les Gouvernements étudient l'établissement et le maintien, dans la mesure où cela est pratiquement possible pendant les heures de services, d'une écoute continue sur la fréquence de détresse prescrite par le Règlement des Radiocommunications, par opérateur qualifié employant des moyens acoustiques, dans des stations côtièrees de radiotélégraphie émettant sur les bandes des fréquences moyennes;

2. Que les Gouvernements étudient l'établissement et le maintien, dans la mesure où cela est possible pendant les heures de service, d'une écoute continue sur la fréquence de la radiotélégraphie à haute fréquence prescrite par le Règlement des Radiocommunications, à l'intention des embarcations rescapées, par un opérateur qualifié employant des moyens acoustiques dans une au moins des stations radiotélégraphiques côtières soumises à leur juridiction, qui travaillent dans les bandes des hautes fréquences;

3. Que, afin d'encourager, pour des fins de sécurité, l'installation d'équipement de radiotéléphonie sur les petits navires, chaque Gouvernement, dans la mesure du possible, s'efforce d'établir ou d'encourager l'établissement de stations côtières de radiotéléphonie travaillant sur les bandes de téléphonie des fréquences moyennes;

4. Que chaque Gouvernement, tenant compte de la zone desservie par ses stations côtières de radiotéléphonie, s'efforce de maintenir, pendant les heures de service, une écoute continue (par un moyen acoustique), dans la mesure du possible, dans un nombre suffisant de stations radiotéléphoniques côtières soumises à sa juridiction, afin de réduire au minimum la possibilité qu'un appel radiotéléphonique de détresse ne soit pas reçu.

12. *Utilisation dans les installations radiotéléphoniques des fréquences de détresse et des classes d'émissions à la radiotélégraphie.*

La Conférence recommande que les Gouvernements prennent en considération ce fait qu'il est désirable de pouvoir installer sur des navires non équipés de radiotélégraphie des appareils de radiotéléphonie qui puissent émettre en cas de détresse en employant la fréquence et une classe d'émissions assignées par le Règlement des Radiocommunications à des stations radiotélégraphiques pour émettre des appels de détresse, et pourvues également d'un appareil automatique de transmission du signal d'alarme.

13. *Appareil de sondage par écho.*

La Conférence recommande aux Gouvernements d'encourager le développement et l'emploi d'appareils sûrs de sondage par écho.

14. *Feux côtiers.*

La Conférence recommande que, dans la mesure du possible, des mesures soient prises par les Gouvernements intéressés pour réglementer l'emplacement et l'intensité des feux côtiers situés dans le voisinage de l'entrée des ports, afin d'assurer que ces feux ne puissent être confondus avec les feux de navigation du port, ni n'en gênent la visibilité.

15. *Transmission de messages météorologiques.*

La Conférence, reconnaissant la valeur, pour la sécurité en mer, de messages radiométéorologiques, transmis par les navires aux stations côtières prévues à cet effet, conformément à la Règle 4 du Chapitre V de la présente Convention, recommande que chaque Gouvernement s'efforce d'assurer que ces messages n'entraînent pas de frais pour le navire intéressé.

16. *Equipages.*

La Conférence, reconnaissant que la sauvegarde de la vie humaine en mer ne dépend pas seulement de la construction et de l'armement des navires, des dispositions prises pour prévoir toutes les aides possibles à la navigation, et celles prises pour assurer que secours soit porté aux navires en détresse, mais aussi de l'adoption de mesures telles que celles prévues par la Règle 13 du Chapitre V de la présente Convention, en vue d'assurer que, du point de vue de la sécurité, les navires aient un équipage suffisant en nombre et en qualité, ayant pris note de ce que:

1. L'Organisation Internationale du Travail s'est occupée de la question des équipages et a adopté des Conventions relatives à

(a) Des prescriptions minima d'aptitudes professionnelles pour les capitaines et les officiers à bord des navires de la Marine marchande; et

(b) La délivrance de certificats de matelots qualifiés;

2. Les statuts de l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale prévoient:

(a) Que l'Organisation doit, par l'intermédiaire du Comité de la Sécurité maritime, être chargée d'étudier, entre autres, des questions relatives aux équipages du point de vue de la sécurité;

(b) Que le Comité de la Sécurité maritime doit également maintenir des relations étroites avec les autres Organismes intergouvernementaux intéressés aux problèmes relatifs aux transports et aux communications et susceptibles de promouvoir les fins de l'Organisation en encourageant la sécurité de la vie humaine en mer,

Recommande

que l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale, une fois établie, et l'Organisation Internationale du Travail maintiennent entre elles la liaison la plus étroite et prennent des dispositions pour examiner en commun ce problème afin d'assurer

(a) Que la juridiction de l'une et de l'autre de ces Organisations en ce qui concerne la question des équipages soit clairement définie; et

(b) Qu'elles examinent s'il est nécessaire de proposer des normes minima internationales en ce qui concerne les équipages.

17. *Radiogoniomètres de moyenne fréquence et Radiophares.*

La Conférence reconnaît que la radiogoniométrie de moyenne fréquence continuera de constituer un moyen de navigation de grande valeur et recommande que les systèmes existants de radiophares utilisés avec les radiogoniomètres de moyenne fréquence à bord des navires soient universellement maintenus à un niveau de bon fonctionnement qui ne soit pas inférieur à celui qui est actuellement prévu, et que dans certaines régions (notamment celles ou sont établis ces systèmes) ces systèmes soient perfectionnés et étendus au fur et à mesure des exigences de la navigation et des occasions qui se présentent. La Conférence recommande également au Comité de la Sécurité Maritime d'étudier cette question, tout particulièrement en ce qui concerne l'adoption d'un système uniforme pour le fonctionnement et les caractéristiques des radiophares.

18. *Aides radioélectriques à la Navigation.*

La Conférence, reconnaissant que les progrès techniques récents en matière de radio rendent de grands services à la navigation, recommande:

(a) Que les Gouvernements reconnaissent qu'il importe d'adopter les nouvelles installations, dispositifs ou systèmes incorporant les perfectionnements techniques du radio-guidage qui se sont avérés d'un fonctionnement utile ou nécessaire et ont fait faire des progrès à la sécurité de la navigation.

(b) Que les Gouvernements prennent en considération toutes les informations disponibles relatives au développement des systèmes électroniques destinés à déterminer une position, particulièrement au point de vue de leur utilisation dans leurs pays respectifs et sur les navires de leurs pays respectifs.

(c) Que les Gouvernements, dans le choix des sytèmes d'aides aux avions et aux navires, tiennent dûment compte des avantages respectifs des divers systèmes à ces deux points de vue, et que, lorsqu'ils choisissent l'un ou l'autre de ces systèmes, susceptibles de répondre aux besoins tant des navires que des avions, ces Gouvernements s'assurent qu'ils sont conçus et utilisés de façon à servir ces besoins dans toute la mesure du possible.

(d) Que les Gouvernements participent à l'échange régulier d'informations au sujet de l'ensemble des questions touchant au radar et aux aides radioélctriques à la navigation.

(e) Que le Comité de la Sécurité Maritime considère les aides radioélectriques à la navigation comme une question d'une importance capitale pour assurer une sécurité plus grande à la navigation, qu'il instaure ou poursuive les études particulières des divers aspects de cette question qui peuvent lui sembler nécessaires ou désirables, et qu'il entreprenne dans ce domaine la coordination et la distribution des informations auxquelles il est fait allusion au paragraphe (d) ci-dessus.

19. *Navigation à bord des Navires équipés de Radar, etc.*

Tout en reconnaissant que les derniers perfectionnements dans le radar et dans les aides électroniques à la navigation rendent de grands services à la marine marchande, la Conférence est d'avis que le fait d'avoir installé à bord de son navire des dispositifs de ce genre ne dégage nullement le capitaine d'un navire de l'obligation de se conformer strictement aux prescriptions des Règles Internationales pour Prévenir les Abordages en Mer, et particulièrement aux obligations contenues dans celles de ces Règles qui portent les articles 15 et 16.

La Conférence recommande aux Gouvernements d'attirer l'attention des capitaines et des officiers sur cette opinion.

20. *Le Radar.*

La Conférence,

Reconnaissant:

1. Qu'un radar de bord à grand pouvoir séparateur, susceptible de répondre à des exigences minima, telles qu'elles auraient été approuvées par l'Administration, et possédant un dispositif simple et sûr de contrôle du fonctionnement général, est un appareil qui peut recevoir une large utilisation dans le domaine maritime pour la détection des obstacles au-dessus de l'eau, le pilotage et la pré-

vention des abordages, ainsi que pour la détermination du point, dans la limite de détection d'objectifs convenables, naturels ou artificiels (actifs ou passifs).

Un radar à grand pouvoir séparateur devrait répondre notamment aux caractéristiques ci-dessous:

(a) Portée minimum. Donner l'image d'un objet jusqu'à une distance minimum de 100 yards.

(b) Pouvoir séparateur en azimut. Pouvoir détecter séparément deux objets situés à la même distance et qui ne soient pas séparés l'un de l'autre de plus de 3° en azimut.

(c) Pouvoir séparateur en portée. Donner, sur la plus courte échelle de l'appareil, l'image distincte, de deux objets se trouvant dans le même azimut et qui ne soient éloignés l'un de l'autre que de 100 yards en distance.

2. Qu'un radar de bord à caractéristiques réduites, généralement désigné comme radar anticollision, destiné à détecter de gros navires, est tout à fait impropre à répondre entièrement aux besoins de la détermination du point, de la navigation côtière et du pilotage.

Recommande:

(a) Que les Gouvernements encouragent le développement, la fabrication, et l'installation du radar à bord de leurs navires en tenant compte de ces faits;

(b) Que les Gouvernements des pays dans lesquels ces appareils sont fabriqués envisagent l'éventualité de délivrer des spécifications servant à indiquer les normes désirées tant pour l'industrie que pour les acheteurs de ces appareils;

(c) Que les Gouvernements encouragent l'entraînement du personnel dans l'utilisation du radar à bord des navires.

21. *Uniformisation du balisage.*

La Conférence, tenant compte du fait que l'uniformisation des balisages, qu'elle soit régionale ou mondiale, contribuerait dans une grande mesure à la sécurité de la navigation, recommande aux Gouvernements d'uniformiser, dans la mesure du possible, les systèmes de balisage utilisés dans les différentes eaux ouvertes à la navigation internationale. Elle recommande en outre que le Comité de la Sécurité Maritime entreprenne une étude plus approfondie de la question dans un délai aussi bref que possible.

22. *Transport des Marchandises Dangereuses.*

La Conférence reconnaît l'intérêt qui s'attache à unifier internationalement les précautions de sécurité applicables au transport des marchandises dangereuses par mer, mais étant donné le caractère complexe de la question, elle estime qu'il faudrait un temps beaucoup plus long que celui dont elle dispose pour réaliser l'accord sur un Règlement détaillé. Des règlements de ce genre existent déjà dans certains pays qui possèdent un commerce extérieur de produits chimiques, et ces règlements sont actuellement disponibles pour l'information des Gouvernements d'autres pays dans l'application des prescriptions de la Règle 3 du Chapitre VI de la présente Convention.

La Conférence recommande que le sujet fasse l'objet d'une étude approfondie, et soit traité comme une question urgente soit par le Comité de la Sécurité Maritime, soit par les représentants des Gouvernements principalement intéressés, en consultation les uns avec les autres, afin d'établir, dans un délai aussi bref que possible, un Règlement international pour examen et adoption par les Gouvernements de tous les pays exportateurs de marchandises dangereuses.

La Conférence recommande en outre que l'étude plus approfondie dont le transport des marchandises dangereuses fera l'objet comprenne également l'étude, si cela est pratiquement possible, d'un système de marquage des marchandises dangereuses au moyen de signes ou de dessins afin de les distinguer selon la nature du danger qu'elles constituent respectivement.

23. *Coordination de la sécurité en Mer et dans les Airs.*

La Conférence:

Ayant pris en considération le Rapport de la Commission préparatoire d'Experts au sujet de la Coordination de la Sécurité en Mer et dans les Airs tel qu'il a été soumis à la Conférence;

Ayant reconnu qu'il est désirable de coordonner les activités concernant la sécurité en mer et au-dessus de la mer;

Ayant tenu compte, en élaborant la présente Convention, des recommandations contenues dans le rapport susvisé et celles qui ont été soumises par les Organismes Internationaux intéressés;

Recommande que, pour atteindre le but commun de la sécurité, soit poursuivie une action concertée selon les directives proposées par le rapport.

ANNEXE E

List of Persons Attending the Conference.

The Government of the Argentine Republic.

Capitan de Navio Don Alberto J. Oddera.
Capitan de Fragata Don Juan E. Peffabet (R).
Teniente de Navio Ingeniero Naval Don Jorge R. Martinez Vivot.
Subprefecto Armando J. Rago.

The Commonwealth of Australia.

Captain Norman Gerald Roskruge.
Mr. Sydney Pollock.
Captain Hartwell J. M. Phoenix.
Mr. Archibald Harold Moate.
Mr. Joseph Dobbyn.

Belgium.

M. G. Bertrand.
M. F. Van Gool.
M. J. Marique.

The Republic of the United States of Brazil.

Vice-Admiral Gustavo Goulart (retd.).
Rear-Admiral Antonio Alves Camara.
Captain Paulo Nogueira Penido.
Commander J. C. Rego Monteiro.
Senhor P. Fleury De Amorim.
Senhor George A. Maciel.

Canada.

Mr. J. Léger.
Mr. H. V. Anderson.
Captain J. W. Kerr.
Mr. A. A. Young.
Mr. L. E. Coffey.
Lieutenant David Ian Moore.
Mr. A. L. Lawes.
Captain R. W. McMurray.
Mr. Walter Gray.
Group Captain V. H. Patriarche.

The Republic of Chile.

Commander Kaare Olsen.
Rear-Admiral Don Calixto Rogers.

The Republic of China.

His Excellency Dr. Tien-Hsi Cheng.
Commander Tsui-Tsang Chen.
Mr. Shih-Chuan Wang.
Commander Tien-Chieh Tsen
Mr. Shih-Chong Chu.
Mr. T. C. Lai.
Mr. S. K. Ho.

Denmark.

M. Ove Nielsen.
M. Aage H. Larsen.
M. Arnold Poulsen.
M. A. Bache.
M. T. C. Christensen.
Captain Th. Petersen.
Captain J. Kastrup Olsen.
M. C. J. Hornsbaek.
M. H. Rasmussen.
Captain E. J. C. Qvistgaard, R. D. N.
M. J. H. B. Larsen.
M. Harry David Lees.

Egypt.

M. Choukry Costandi Fanous.

The Republic of Finland.

Captain William Söderman.
M. J. Thure Silander.
M. Niilo Väläri.

The French Republic.

M. G. Anduze-Faris.
M. R. Courau.
M. J. Roullier.
M. J. Foulon.
M. J. Loranchet.
M. P. Royer.
M. J. Péré.
M. le Contre-Amiral Sala
M. A. de Rouville.
M. Lhermite.
M. P. Leclercq.
M. F. Loisel.
M. V. Albiach.
M. Fricker.
M. J. Pinczon.
M. A. Audigé.
M. R. Rossigneux.
Commandant M. Beilvaire.
Commandant Alfred Le Talaer.
M. Janet.
M. J. Nizery.
Commandant J. Bouchaud.
M. R. Alary.
M. W. L. Faerman.
M. Ricard.
M. de Malglaive.

Greece.

Captain Anthony Bachas.
M. George A. Yannoulatos.
M. A. G. Hadjispyrou.

The Republic of Iceland.

His Excellency M. Stefan Thorvardsson.

India.

Mr. V. K. Krishna Menon.
Sir Raghavan Pillai.
Mr. M. A. Master.
Mr. R. S. Mani.
Captain S. A. T. Bullock.
Lieutenant-Commander Bose.
Mr. Hunter.
Mr. Kumana.
Mr. R. A. L. Gonet.

Ireland.

Mr. Denis Devlin.
Miss Thekla Beere.

Italy.

Lieutenant-General of the Port Giulio Ingianni.
Dr. Giuseppe Fortini.
Dr. Ing. G. Soldà.
Captain Paolo Mengarini.
Colonel Gianguido Bordoli.
Captain Giorgio Cavallini.
Dr. Alberto Campailla.
Dr. Lionello Cozzi.
Dr. Leonello Levi de Leon.

The Netherlands.

M. P. S. van't Haaff.
M. A. J. W. van Anrooy.
Captain G. J. Barendse.
M. J. F. Muijlwijk.
M. E. Smit Fzn.
M. D. Hudig.
M. T. M. Pellinkhof.
M. J. Kuyper.
M. H. Blaak.
Commander J. M. Van Olm, R.N.N.
Commander Mulock Van Der Vlies Bik, R.N.N.
M. P. G. Van Kuyk.
M. H. Keyser.

New Zealand.

Lieutenant - Commander Edward Brown.
Mr. Victor G. Boivin.
Mr. E. Marsden.
Captain Charles Harrison George.

Norway.

Captain E. Bryn.
M. J. Schönheyder.
Commander O. I. Loennechen.
Captain Chr. Meyer, R. N. (retd.).
Captain E. Tonnesen.
M. Johs E. Johansen.
M. E. H. Ottersen.
M. E. Wettergreen.
M. W. Piene.
M. H. B. Andresen.
M. Odd Sandvei.

Pakistan.

Mr. Habib Ibrahim Rahimtoola.
Commander J. C. Mansell.
Mr. Kassim Dada.
Lieutenant-Commander Aftab Ali.
Mr. Inayat Khan.

The Republic of Panamà.

Señor Eusebio A. Morales.
Mr. Waldemar Colassi.
Mr. Marcos Marcou.
Lieutenant-Commander Robert Philip Veal, R.N.R.
Mr. H. D. Lewis.

The Republic of the Philippines.

The Hon. Ramon J. Fernandez.
M. José F. Imperial.
M. Octavio L. Maloles.
M. Romeo S. Busuego.

The Republic of Poland.

Captain H. Borakowski.
Captain Czeslaw Antkowiak.
M. Tadeusz Geppert.
Captain Jerzy Prokulski.
M. Hieronim Knap.
M. Boleslaw Cichocki.

The Portuguese Republic.

Senhor João de Deus Ramos.
Commander José C. da Rocha.
Constructor Lieutenant - Commander Raul Alberto Soares da Costa.
Lieutenant - Commander Alfredo de Oliveira Baptista.
Captain Luiz Armando de Loura.

Sweden.

M. Karl Hjalmar Sjöholm.
M. Johan Harald Obrink.
M. Charles Osborne Koch.
M. Eric Theodor Christianssen.
M. Eric Bernelius.
M. Douglas Forssblad.
M. Ake Stromberg.
M. Anders Söre.
M. Nicklas Olsson.
M. David Lindahl.

The Union of South Africa.

Mr. Reginald Gough Palmer.
Captain G. A. Chettle.
Mr. James T. R. Gibson.
Mr. D. G. Malan.
Captain Cecil G. White.

The Union of Soviet Socialist Republics.

M. P. Soloviev.
M. V. Kushnarev.
M. T. M. Orlov.
M. Vladimir Mangin.
Lieutenant - Colonel Michael Sokolov.
Captain N. Chilingiri.
M. N. Volkov.
Commander L. Bondariuk.
Lieutenant - Commander N. Elagin.
Commodore V. D. Yakovlev.

The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.

Rt. Hon. Sir John Anderson.
Sir Gilmour Jenkins.
Mr. Colin S. Anderson.
Mr. W. T. Butterwick.
Mr. W. Carter.
Sir L. Andrew Common.
Captain W. H. Coombs.
Mr. G. Daniel.
Mr. N. A. Guttery.
Commodore R. L. F. Hubbard, R.N.R. (retd.).
Mr. J. N. Jarvie.
Dr. J. M. McNeill.
Mr. Denis O'Neill.
Colonel A. H. Read.
Captain J. C. Taylor.
Mr. T. Yates.
Mr. J. L. Adam.
Mr. A. I. Anderson.
Mr. W. H. Bailey.
Mr. W. J. Ferguson.
Commander C. E. N. Frankcom.
Mr. H. W. A. Freese-Pennefather.
Mr. H. W. Greany.
Group Captain P. W. Johnson.
Captain H. A. King.
Wing Commander H. L. Rudd.
Mr. R. B. Shepheard.
Mr. G. O. Watson.
Mr. R. C. Cox.
Mr. Francis Vallat.
Mr. P. Wilkinson.
Commander Peter Wadlow.
Mr. H. Skinner.
Mr. H. J. Couch.
Mr. A. W. Clarke.

United States of America.

Admiral Joseph F. Farley, U.S.C.G.
Mr. Jesse E. Saugstad.
Mr. David Arnott.
Mr. James L. Bates.
Lieutenant - Commander Martin D. Berg.
Rear - Admiral Charles L. Brand, U.S.N.
Mr. David P. Brown.
Captain Raymond F. Farwell, U.S.N.R.
Mr. Arthur R. Gatewood.
Rear-Admiral Robert O. Glover, U.S.N.
Mr. Hoyt S. Haddock.
Mr. Norman R. Hagen.
Captain Henry T. Jewell, U.S.C.G.
Mr. William N. Krebs.
Mr. J. Lewis Luckenbach.
Mr. John W. Mann.
Mr. William F. Minners.
Commander Charles P. Murphy, U.S.C.G.
Commander Charles J. Palmer, U.S.N.
Mr. Edward C. Phillips.
Mr. James B. Robertson, Jr.
Mr. Harold F. Robinson.
Mr. Vito Russo.
Mr. George G. Sharp.
Rear-Admiral Halert C. Shepheard.
Mr. H. Gerrish Smith.
Mr. Walcott E. Spofford.
Mr. Howard C. Towle.
Mr. Francis K. Van Riper
Mr. Victor A. Wallace.
Mr. Edward M. Webster.
Mr. Morris Weisberger.
Captain Robert T. Merrill, U.S.C.G.R.
Mr. Henry F. Nichol.
Lieutenant Lawrence D. Bradley, Jr., U.S.C.G.

The Federative People's Republic of Yugoslavia.

M. Luke Danćevic.
Dr. Josip Presburger.
M. Ratomir Matosić.
M. Zlatko Ferić.

Roumania.

Mr. George Macovescu (Observer).

International Civil Aviation Organisation.

M. F. Entwistle.
M. A. G. Orbaneja.
M. E. M. Lewis.

International Hydrographic Bureau Monaco.

Vice-Admiral John D. Nares.

International Labour Office, Geneva.

Mr. Richard Snedden.
Mr. Van Den Toorn.
Mr. M. S. Pennington.
Mr. H. J. Perkins.
Mr. Thoma Laursen.
Mr. P. de Vries.
Mr. J. L. Mowat.
Mr. T. Bratt.

International Meteorological Office.

Commander C. E. N. Frankcom.

International Telecommunications Union.

Colonel A. H. Read.
Mr. Arnold Poulsen
Mr. Edward M. Webster.
Mr. A. J. W. van Anrooy.

United Nations.

Mr. Branco Lukac.
Mr. Louis Delanney.
Mr. Pierre de Bellaigue.

World Health Organisation.

Dr. R. H. Barrett.

Secretariat.

Mr. R. S. F. Edwards, Secretary-General.
Mr. J. H. P. Draper, Secretary, General Provisions Committee.
Mr. A. R. Hiscock, Mr. S. A. Hodges, Joint Secretaries, Construction Committee.
Mr. W. F. S. Jolley, Secretary, Navigation Committee.
Mr. F. G. Pope, Secretary, Radio Committee.
Mr. C. W. Wood, Secretary, Life-Saving Appliances Committee.
Mr. J. N. S. Craig, Administrative Secretary.
The Hon. Diana Holland-Hibbert, Foreign Office Conference Officer.

Art. 2. — Le président du conseil des ministres et le ministre des affaires étrangères sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 21 février 1953.

VINCENT AURIOL.

Par le Président de la République:

Le président du conseil des ministres,

RENÉ MAYER.

Le ministre des affaires étrangères,

GEORGES BIDAULT.

MINISTERE DE LA DEFENSE NATIONALE ET DES FORCES ARMEES

Remboursement des frais de scolarité par les répondants des apprentis mécaniciens radiés dans certaines conditions des contrôles de l'école de Rochefort.

Le secrétaire d'Etat à l'air,

Vu l'article 14 du décret du 29 juillet 1939 relatif à l'organisation et au fonctionnement de l'école des apprentis mécaniciens de Rochefort;

Vu l'article 54 de la loi de finances du 13 avril 1898 modifié et complété par l'article 26 de la loi n° 48-1974 du 31 décembre 1948,

Arrête:

Art. 1er. — Les répondants des élèves de l'école des apprentis mécaniciens de Rochefort doivent rembourser les frais occasionnés par le séjour à l'école de tout élève qui refuse de contracter l'engagement volontaire exigé ou dont le contrat est résilié en exécution des dispositions du deuxième alinéa de l'article 8 du décret du 29 juillet 1939, inaptitude physique exceptée.

Art. 2. — Les taux de remboursement annuels sont fixés comme suit:

80.000 F pour les élèves ayant moins de dix-huit mois de scolarité;

100.000 F pour les élèves ayant accompli un temps de scolarité égal ou supérieur à dix-huit mois.

Art. 3. — Les dispositions prévues aux articles 1er et 2 du présent arrêté seront appliquées à tout élève ayant quitté l'école de Rochefort ou l'une de ses annexes à compter du 1er avril 1953.

Fait à Paris, le 12 mars 1953.

PIERRE MONTEL.

Tableau d'avancement des sous-officiers de l'armée de l'air.

ANNÉE 1953

ACTIVE

(Adjudant-chef, adjudant, sergent-major, sergent-chef.)

Par décision en date du 7 mars 1953 du secrétaire d'Etat à l'air, sont inscrits au tableau d'avancement:

I. — Pour le grade d'adjudant-chef.

Les adjudants:

A. — CORPS DU PERSONNEL NAVIGANT

Pilote.

1 Royet (Louis-Fernand-Pierre).
2 Tiphine (Jean-Louis).
3 Dorleac (Joseph-Louis).
4 Percherancier (Pierre-Henri).
5 Trinité-Schillemans (Gérard-Léon).
6 Richard (Narcisse-Lucien).
7 Baylou (Jean-Roger).
8 Guiraud (Marcel).
9 Olive (Louis).
10 Leclerc (Henri).
11 Boureau (Georges-Ernest).
12 Dubreuil (Alexis-Camille).
13 Kéribin (Pierre-Marie).
14 Boultefroy (André-Charles).
15 Vertueux (Hubert).
16 Keravel (Noël-Pierre).
17 Rauly (André-Jean).
18 Paravy (Alfred).
19 Laceres (André-Simon-Marc).
20 Menard (Jacques-Charles).
21 Cheyrol (Pierre-Paul-Emile).
22 Schaferlee (Léon-Ernest).
23 Sandrart (Robert-Lucien-Alfred).
24 Giloux (Maurice-Paul).
25 Agullo (René).
26 Henry (René-Albert-Marius).
27 Choulet (Kléber-Emile).
28 Bellier (Paul-Octave).
29 Lignon (Jean-Marie-Auguste-Elie).
30 Mesplet (Jean-Robert).
31 Cantal (William-Jack-André-Wilford).
32 Juillot (Marcel-Jean).
33 Gourlia (André-Lucien).
34 Bosson (Serge-René).
35 Duffort (Roger-Marcel-Bertrand).

Mitrailleur.

1 Boucaud (Fleury-Claude).
2 Mounier (Georges).
3 Montheil (René-Jean-Roger).
4 Barra (René-Louis).
5 Espinet (Roger-Georges).
6 Lacombe (Guy-Max).
7 Badosa (Camille-Marcel).
8 Vannier (Jean-Robert-Eugène).
9 Gentès (Pierre).

Radiotélégraphiste en avion.

1 Herbert (Camille-Raymond).
2 Hideux (Gabriel-Emile).
3 Saisselain (Maurice-Albert).
4 Gornard (Pierre).
5 Jacobs (Albert).
6 Amiel (Jean-Gabriel-Louis).
7 Gavoye (Jean-Michel).
8 Marmion (Raymond).
9 Aubert (Yves-Alfred-Just-Auguste).
10 Andres (Jean-Chrétien).
11 Deschaux (Julien-Paul-Albert).
12 Prouillac (René-Paul).
13 Ribier (Jacques-Antonin).
14 Jasmin (Robert).
15 Monnier (Elie).
16 Richard (Camille).

Mécanicien volant.

1 Chaignon (Raymond-Victor).
2 Rouge (Charles-Aimé-Moïse).
3 Tortel (Jean).
4 Gentil (Michel-Edmond-Jules).
5 Mereau (Georges).
6 Leloup (Guy-Georges-Germain).
7 Wilhelm (Jacques-Louis-Charles).
8 Bouton (Ernest-Joseph).
9 Auge (Joseph-Baptiste-Etienne).
10 Bourdille (Georges-Guy).
11 François (Charles-Félix).
12 Valaincourt (Adrien-Emile).
13 Binet (Frédéric-Emile).
14 Rohr (Robert-Marcel).
15 Sincholle (Alfred-André-Elie).
16 Bergeron (Camille-Emile).
17 Covès (Georges).
18 Trambouze (Jean-Antoine).
19 Sotton (André).
20 Grimoult (Henri-Alphonse).
21 François (Jean-Albert).
22 Artigala (Georges-François).
23 Le Breton (Pierre-Marie).
24 Servant (Jean).
25 Bousquet (Francis-Marie).
26 Picard (Robert-Gabriel).
27 Bonnet (Georges-Marcel-Arthur).
28 Rebeyrol (Georges).
29 Testemalle (Théodore-Jacques).
30 Morain (Roger).
31 Petit. (Etienne-Joseph-Jean).
32 Charnoz (Alain-Joseph-François).
33 Lebeau (Robert-Charles).
34 Gillet (Jean-Marie).
35 Barthou (Jean-Marcel).
36 Prud'homme (Gustave-Jules).
37 Thiebaut (Jean-Charles-René).
38 Bousigues (Henri-Albert).
39 Kervella (Yves-Joseph).
40 Le-Levier (Eugène-Jean).
41 Galvin (André-Marius).
42 Rouch (Jean-Marie-Auguste-Marius).
43 Tirribillot (Jean-Philippe-André).
44 Lecam (Guillaume).

B. — CORPS DU PERSONNEL NON NAVIGANT SPÉCIALISTE

Mécanicien avion.

1 Hervé (Yves-Joseph-Marie).
2 Marcel (Henri-Emile).
3 Regnier (André).
4 Branchereaud (Pierre-Roger).
5 Semence (Roger-Georges).
6 Bordes (Yves-Pierre).
7 Rouher (Gilbert-Gabriel).
8 Francou (Lucien-Adrien).
9 Conil (César-Pierre-Louis).
10 Bigourdan (Gérard-Henri).
11 Lebault (Max).
12 Mery (Auguste).
13 Chevillon (Roger-Joseph-Marie).
14 Fayolle (Roger).
15 Jouffrey (André-Etienne).
16 Piesvaux (Jules-Edouard).
17 Billot (Albert-Fernand).
18 Lucchini (François).
19 Mompo (Roger).
20 Durand (Pierre-Marcel).
21 Janvier (Léon-Camille).
22 Verité (Occide-Robert).
23 Taconnat (Jean-Henri-Auguste).
24 Guillaume (Georges-André).
25 Guerin (Robert-Auguste).
26 Bonijol (Edmond).
27 Jannet (Justin-André).
28 Gasson (Lucien-Pierre).
29 Caplanne (Pierre).
30 Guillou (Jean-Noël-Marie).
31 Mouly (Louis-Antoine-Charles).
32 Monny (Pierre-René).
33 Straub (André-Charles-Nicolas).
34 Iché (André-Auguste).
35 Cluzeau (Robert).
36 Derbez (André-Jean).
37 Laurent (Norbert-Victor).
38 Rebeyrol (Baptiste-Jean).
39 Catherinot (René).
40 Broutta (André-Léon-Louis).
41 Colin (Roger).
42 Proux (Jean-Gaston).
43 Salou (Henri-Charles).
44 Charre (Roland-Michel).
45 Ollivier (Paul-Jean-François).
46 Grison (Pierre-René).
47 Mombazet (René-Michel).
48 Chartrain (Joseph-Emile-Marie).
49 Lardeau (André-Jean).
50 Velier (Louis-Clément-Lucien).
51 Lefebvre (Albert-Aimé-Marie).
52 Marc (Paul-Marie).
53 Durand (Roger-Marcel).
54 Bourgeois (Charles-Marcel).
55 Gauffroy (Charles-Georges).
56 Person (Gervais).
57 Nicolle (Auguste-Albert).
58 Chauville (Louis-Jean).
59 Gabarra (Pierre-Georges-Gérard).
60 Cavalier (Jean-Pierre).
61 Leroy (Raymond-Louis-Gabriel).
62 Fechoz (Hubert-Joseph-Adolphe).
63 Poinot (René-Lucien).
64 Lebert (Ferdinand-Léon-Alexandre).
65 Marchal (Jean-Léon-Louis).
66 Bourgarel (Jean-Louis).
67 Aurousseau (Pierre-Lucien).
68 Raymondaud (Albert-Léon).
69 Viaud (Joseph-Henri-Marcel).
70 Faye (Lucien-Robert-Pierre).
71 Thomay (Jean-Marie-Léon).
72 Puyjarinet (Georges-Pierre).
73 Martinat (René-Louis).
74 Castex (Jean-Auguste).
75 Weiler (Pierre-Florimond).
76 Clement (Raphaël-André-Michel).
77 Houin (André-Georges).
78 Remle (Marcel).
79 Victor (André-Louis-Gérard).
80 Billey (Philippe-Gustave).
81 Jacquin (Fernand-Charles-Emile).
82 Wagon (Jules-Louis).
83 Robin (Franck-Pierre-Henri).
84 Lapeyronille (Louis-Maurice).
85 Stadler (Georges-Joseph).
86 Maillet (Henri-Eugène-André).
87 Adam (Pierre-Eugène-Marie).
88 Fonteyne (Georges-Michel).
89 Laureaux (Lucien-André).
90 Robinet (Paul-Emile-Charles).
91 Candy (Marcel-Eugène).
92 Faure (Robert-Daniel).
93 Hennequin (Gérard-Marie).
94 Caradec (Roger-Maurice-François).
95 Celisse (Jean-Roger-Emile).
96 Malepeyre (Jean-Léon).
97 Demay (Robert-Désiré).
98 Fruchart (Jean-Pierre).
99 Vasseur (Paul-Virgile).
100 Zarella (Joseph-André-Dominique).
101 Piarrou-Cazalas (Jean-Louis).
102 Clais (Gaston-Lucien).
103 Le Floch (Jean-Auguste).
104 Delcruzel (Maurice-Ulysse-Antoine).
105 Roure (Charles).
106 Netzer (Jacques-Joseph).
107 Rouillard (Jean-Emile).
108 Cayre (Joseph-Eugène-Alexandre).
109 Dupuis (Robert-Gustave).
110 Pié (Félix-Etienne).
111 Cordelier (Gilbert-Jean-Charles).
112 Antoine (Jean-René).
113 Menager (André-Jules-Michel).
114 Hervé (René-Louis-Jean).
115 Mainguene (Alphonse-Pierre-Marie).
116 Bochler (Martial-Robert).
117 Gourdol (Lucien-Louis).
118 Bangos (Jean).
119 Haudry (Marcel-Pierre).
120 Vasseur (André-Alfred-Lucien).
121 Vergnes (André).
122 Charpentier (Robert-Nestor).
123 Brunel (Robert-André).
124 André (Louis-Alcide).
125 Leger (Michel-Robert).
126 Laine (Lucien).
127 Coustillas (Henri).
128 Sartre (Charles-Pierre).
129 Umbert (Robert-Nicolas).
130 Guerin (Raymond-Eugène)
131 Rozières (Raoul-Jean).

432 Deshayes (Roger-Louis).
433 Dellerba (Charles-Claude).
434 Genand (Henri-Nestor).
435 Richard (René-Paul-François).
436 Marot (Jean-Raphaël).
437 Doumax (Michel-Pierre).
438 Chardot (Edmond-Pierre).
439 Oudart (Albert-Eugène).
440 Rouillon (Marcel-Maurice).
441 Biard (Pierre).
442 Paulet (Marcel-Camille-Justin).
443 Martin (Louis-Raymond).
444 Brialy (Guy-Bernard).
445 Meunier (Camille-Léon).
446 Audineau (Emile-Alphonse).
447 Chevalier (Gérard-Claude-Ernest).
448 Crepin (André-Emile).
449 Favier (Pierre-Albert).

Mécanicien armement.

1 Grosso (Raoul).
2 Rousset (Joseph-Georges-Jean-Marie).
3 Delaurenti (Georges-François-Léon).
4 Chaïla (Louis-Maurice-Paul).
5 Mousques (Léon-Etienne).
6 Grimaud (Marcel-Maxime).
7 Grimaldi (Jean-Victor).
8 Pengam (Jean).
9 Lepine (Jacques-André).
10 Lavigne (Georges-Joseph).
11 Decoudras (Jacques).
12 Bonnefous (Albert).
13 Rouby (Jean-Marcel-Léon).
14 Kieffer (Charles-Albert).
15 Ouvrard (Roger-Emile-Gabriel).
16 Boudaud (Gabriel-Clément-Eugène).
17 Tixier (Emile-Maurice).
18 Louage (Maurice-Edmond).
19 Tastets (Raoul).
20 Tastet (René).
21 Huguier (Gaëtan-René).
22 Romand (Louis-Constant).
23 Opitz (Henri).

Télémécanicien.

1 Mercan (Charles-Louis).
2 Moulin (Ernest-Guy).
3 Gilabert (Francisco-Manuel).
4 Poitreau (Robert-Georges).
5 Gautherin (Serge-Georges).
6 Kroux (Marcel).
7 Martin (Paul-Dominique).
8 Macurer (Yvan-Henri-Emile).
9 Welter (Léon).
10 Haye (René-Henri-Clément).
11 Le Palud (Yves-Marie).
12 Baudou (Robert-Etienne).
13 Lauthier (Paul-Jean-Victor)
14 Daulong (René).
15 Ader (Jean-Maurice).
16 Viou (Joseph).
17 Sens-Barthe (Raymond-Lucien).
18 Campagne (André-Léon).
19 Meslin (Auguste-Marie).
20 Millet (André-Auguste).
21 Sbraire (André-Marcel).
22 Guilhaumà (Bernard-Pierre).
23 Girault (Gaston-Jean).
24 Gonzalez (Jean).
25 Guilhem (Victor-Georges).
26 Meyre (André-Jean).
27 Gauthier (Roger-René-Jean).
28 Gordon (Robert).
29 Querry (André-Gaston-Léon).
30 Moirez (Serge-William).
31 Peyrou (Pierre-Albert).
32 Mallebay-Vacqueur (Pierre-André).
33 Bordeu (Pierre).
34 Clair (François-René-André).
35 Bruvier (Denis-Georges).
36 Quentin (Georges-Joseph).
37 Fabre (Auguste).
38 Neuville (Hubert-Marie).
39 Vinet (Marcel-Max-Louis).
40 Lleida (René-Jacques).
41 Ferchat (Jean-Yves-Marie).
42 Chatainier (Louis-Julien-Jean).
43 Perdrix (Albert-Célestin).
44 Panzani (Paul-Louis).
45 Guy (Adrien).
46 Lalot (Jean-Pierre-Eugène).
47 Mauries (André-René).
48 Meystre (Maurice-Denis).
49 Jacquemin (Alexis-Pierre).
50 Monnoyer (Jean-Alfred-Maurice).
51 Burkhard (Albert).
52 Guyader (Pierre-Marie).
53 Alix (Auguste).
54 Tanneau (Marcel-Pierre-Marie).
55 Didier (Max-Alfred-Charles).
56 Jumelet (Jacques).
57 Schmertzenreich (Robert-André-Joseph).
58 Rivet (Louis).
59 Kauffmann (Albert-Eugène-Louis).
60 Robert (Henri).
61 Bouchez (Marcel-Dosithé).
62 Wagner (Louis).
63 Espagne (Rolland-Jean).
64 Erize (Robert-Emile).
65 Darribère (Paul-Alfred).
66 Vion-Dury (René-Noël).
67 Ters (Jean-Pierre).
68 Nadal (Charles-Jacques).
69 Schoepp (Edmond).
70 Biaud (André-Paul-Hippolyte).
71 Llouquet (Eugène).

Mécanicien équipement (bord et photo).

1 Tricoire (Gustave-Joseph-Elie-Raymond).
2 Soyer (Louis-Pierre).
3 Nussli (Edouard-Georges).
4 Viard (Robert).
5 Gourdy (Maurice-Emile-Jean).
6 Peroche (Jean-Albert).
7 Bocquenet (Emile-Auguste).
8 Guyard (Jean-Edouard).
9 Bonnetain (Roger).
10 Heudes (Jean-Léon).
11 Fayet (Pierre).
12 Masson (Jean-François).
13 Lardillon (Serge-Maurice-Olivier).
14 Frémont (Jean-Robert).
15 Bernateau (Robert-Jean).
16 Collot (Raymond-Roger).
17 Dermineur (Joseph-Louis-Pierre).
18 Clavel (Thomas-Jean).
19 Forty de Lamarre (Jean-Charles).
20 Coudreau (Henri-Désiré).
21 L'geour (Yves-Louis-Emile).
22 Belinguier (Octave-Antoine)
23 Prevost (Jean).
24 Grolleau (Guy-Paul-Robert).
25 Parrot (Marcel Henri-Alphonse).

Mécanicien atelier (toutes sous-spécialités).

1 Prat (Georges-Roger).
2 Restoul (Paul-Cyprien).
3 Georges (Paul-Armand).
4 Dufour (René-François).
5 Varennes (Paul).
6 Boutruche (Robert-Auguste-Noël).
7 Reghem (Gaëtan-Adonis).
8 Nadal (Hermann-Paul).
9 Cannard (Hippolyte-Lucien).
10 Le Guen (Emile-Marie).
11 Leroux (Roger-Léon).
12 Thoumine (Jacques-Jules-Antoine).
13 Dulouard (André-Ferdinand).
14 Saison (Roger-Georges).
15 Plisson (André-Edouard-Marie).
16 Brun (Charles-Marius-Auguste).
17 Gallin-Martel (Charles-Pierre).
18 Briat (René-Baptiste-Eugène).
19 Richard (André-Prosper-Henri).
20 Petitjean (Gilbert-Pierre-Léon).
21 Vergne (François-Claude).
22 Zanzottera (Adolphe-André).
23 Brillac (Michel-Lucien).
24 Rideau (Marcel-André).
25 Marion (Armand-Emile).
26 Combaz (Jean-Eugène).
27 Costa (Etienne).
28 Vidal (Léonce-Jean).
29 Boehler (Edouard-Marcel).
30 Llacer (François).
31 Marchal (Emile-Marie).
32 Petot (Lucien-Ulysse-Joseph).
33 Delage (François).
34 Soulagnat (Georges-Yves-René).
35 Delval (Lucius-Achille-Alfred).
36 Prelat (Roger-Jules-Ernest).
37 Denoo (Charles-Léon).
38 Kiifa (Maklouf).
39 Castel (Henri).
40 Rettien (Roger).
41 Verdier (Félix).
42 Scolan (Jean-Auguste-Marie).
43 Isopo (Elie-Jules-Louis).
44 Sepulle (Victor).
45 Haman (Jean).
46 Morice (Marcel-André).
47 Dupont (Marc).
48 Barbe (Robert).
49 Caravenc (Jean).

C. — Corps du personnel non navigant du service général

Infirmier.

1 Lebègue (Jean-Henri-Fernand).
2 André (Joseph-Michel).
3 Pardieu (Adolphe-Jean-Emile).
4 Liebert (Ferdinand-Jean-Marie).
5 Viala (Jules-Marcel).
6 Férin (Claude).
7 Tissier (Henri-Marcel).

Moniteur d'éducation physique.

1 Gorinas (Léo-Adolphe).
2 Freymouth (François).
3 Maerten (René-Maurice).
4 Martinez (Paul).
5 Brouard (Georges-Marie-Louis).
6 Fermond (Albert-Léon).
7 Roux (Pierre-Marie).

Exploitant des transmissions.

1 Faure (Aimé-Auguste).
2 Maudire (René-Guillaume).
3 Bourcy (Lucien-André).
4 Gauthier (Louis-Adrien).
5 Balmelli (René-Clément-Auguste).
6 Frey (Eugène-Charles).
7 Martel (Gilbert-Jérôme-Eugène).
8 Blazquez (Antoine).
9 Buscoz (Robert-André).
10 Brutails (Roger-Lucien-Jean-Baptiste).
11 Tchakerian (Michel).
12 Truffet (André-Alfred).
13 Mulet (François-Roger).
14 Georget (Jean-Marie).
15 Furst (Henri).
16 Lefeuvre (Marcel-Charles-Louis).
17 Duran (Paul-Robert-Pierre).
18 Barth (Roger-Jean).
19 Rondeau (Eugène-Paul).
20 Jallet (Marcel-Claudius-Jean).
21 Peytavi (François-Joseph).
22 Mounous (Jean-Maurice-Henri).
23 Léger (Marcel-Paul).
24 Gillot (Robert-André).
25 Lavanoux (Robert-Emile-Camille).

Musicien.

1 Desoomer (Roger-Désiré).
2 Boutleux (Eugène-Maurice).

Secrétaire d'état-major.

1 Durand (Jean-Gabriel).
2 Ducasse (Pierre).
3 Perbos (Raymond-Henri).
4 Louis (Robert-Pierre).
5 Lafon (Lucien).
6 Capron-Turluré (Franc).
7 Dupré (Hubert-Georges-Pierre).
8 Marti (Joseph).
9 Vidal (Pierre-Jean).
10 Leloup (Alfred).
11 Allouch (Wilfrid).
12 Thomas (Michel).
13 Coupe (Francis).
14 Mazure (René-Paul-Aimé).
15 Bruckert (Julien-Denis).
16 Lortal (Albert-André).
17 Roche (Lucien-Robert).
18 Savattez (Charles-Antoine).
19 Falconetti (François-Marie).
20 Lecole (Jean-Pierre).
21 Wittmann (Pierre-Joseph-Jean).
22 Hamat (Auguste).
23 Mercier (Alfred-Léon).
24 Bonnerre (Michel-Anatole-René).
25 Piat (Robert-Frédéric).
26 Jacob (Yvon).
27 Mazurier (Raymond).
28 Espagnet (Georges).
29 Borgey (Marcel-Théophile).
30 Balluye (Marcel-Jean).
31 Pérez (Diègue).
32 Dijoux (Paul-René).
33 Nury (Gaby-Jean).
34 Barada (Jean-Baptiste-Omer-Gustave).
35 Léonard (Raymond-Georges).
36 Boucher (Emile-André).
37 Lamboray (Robert-Joseph).
38 Remeau (France-Marcel).
39 Kohler (Félix-Louis).
40 Tournier (Georges-Edmond).
41 Orlandi (Roger-Henri).
42 Leman (Robert-Roger).
43 Foynat (Jean-Emile-Pierre).
44 Raison (René-Raymond).
45 Breloin (Pierre-André-Armand).
46 Clave (Robert).
47 Bechonnet (Guy-André).
48 Geoffroy (Edouard-Armand).
49 Magnain (André).
50 Neuilly (Pierre-Adrien).
51 Gouzou (Roger).
52 Gimbert (Henri-Ludovic-Léon).
53 Vaux (Claude-Pierre-Georges).

54 Dubois-Mercé (Jean-Michel).
55 Lenhof (Charles-Alphonse).
56 Sire (Robert).
57 Baron (Abel-Roland-Jean).
58 Poussin (Roger-Georges).
59 Wagner (Jean-Léon-Jacques).
60 Belton (René).
61 Boccanfuso (Georges-Joseph).
62 Balmes (Jean-Lucien).
63 Bayard (Guy-Séraphin-Constant).
64 Garrido (Jean-Antoine).
65 Ducourant (Jean-Aimé).
66 Alexandre (René-Auguste-Emmanuel).
67 Chiron (Paul-Jean-Marie).
68 Thiébault (Michel).
69 Beres (Gérard-Joseph).
70 Morain (Lucien).
71 Taffine (Albert-Sylvain).

Interprète.

1 De Friédé (Georges).

Chiffreur.

1 Giudicelli (Joseph-Antoine).
2 Ravoux (François-Louis).
3 Leccia (Ange-Antoine).
4 Berthaud (Louis-Marcel-Georges).
5 Cassagne (Jacques-Marcel-Marius).
7 Le Coz (Jean)
6 Mahieux (Raymond-Henri).
8 Unterner (Joseph-Gustave).
9 Gorsse (André-Henri).
10 Lacaze (Jean).
11 Morin (Maurice-Eugène).

Conducteur de travaux.

1 Jaffry (Alexandre-Mathieu).

Contrôleur adjoint d'opérations aériennes

1 Bommé (Arsène-Louis-Joseph).
2 Robic (Pierre-Francis).
3 Javelot (Roger-Robert).
4 Brault (Marcel-Adrien).
5 Lacroix (Lucien-Alphonse)
6 Iche (André-Léon).

Contrôleur de piste.

1 Tolu (Jean).
2 Selles (Albert).
3 Rousseau (Gabriel-Louis).
4 Pivart (Jean-Marie-Robert).
5 Seiler (Arsène).
6 Fages (André-Jules).
7 Brouillet (Raymond-Marius-François).
8 Clapasson (Henri-Marcel).
9 Kerguillec (Yves-Marie).
10 Jacques (Maurice-Léon-Henri).

Moniteur au sol d'entraînement au P. S. V.

1 Julliani (Maurice-Emile-Marie).
2 Ydoux (Henri).
3 Baudon (Raymond-Paul-Etienne).
4 Aubert (Raymond-Albert-Augustin).

Fusilier de l'air.

1 Nomballais (Gaston-Henri-Albert).
2 Floze (Charles).
3 Bostbarge (Robert-Joseph-Marc).
4 Lamballe (Bernard-Emile-Lucien).
5 Kappès (Armand-Xavier).
6 Garneri (Jean-Baptiste).
7 Girard (René-Emile).
8 Angoujard (André).
9 Schlupp (Joseph-Auguste).
10 Janin (Roger-Francis-Emile).
11 Mathieu (Abel-Marcel).
12 Jung (Léon-Albert).
13 Cézard (André).
14 Dejuan (Jean).
15 Fimale (Pierre-Raymond-Albert).
16 Oudjaoudi Mouloud, dit Noël.
17 Jolly (Pierre-Marcel).
18 Marchetti (Ange-François).
19 Benazech (Lucien-Georges).
20 Bacquie (Antonin).
21 Cochard (Denis-Célestin).
22 Jankowski (Stéphan).
23 Poirel (Maurice-Pierre).
24 Guerpillon (René-Louis).
25 Serfaty (Charles).
26 Larminach (Roland).
27 Eyraud (Lucien-Antonin).
28 Servanton (André-Auguste).
29 Armand (Léon-Arthur-Marceau).
30 Caron (Augustin-Donat).
31 Jacotey (Jean-Léon).
32 Descrhules (André-Clovis-Joseph).
33 Albin (Jean-Baptiste).
34 Baechler (Roland-Francis).
35 Reinero (Jean-Joseph-Alexandre).
36 Heros (Sauveur).
37 Schildknecht (André).
38 Pourteau (Pierre-Germain).
39 Neuville (Alfred-Robert).
40 Lauron (Jean-Henri-Pierre).
41 Medan (Jacques).

Canonnier et mitrailleur de l'artillerie de l'air.

1 Massenet (Léon).

Sécurité incendie.

1 Ginglinger (Léon-Marie).

Comptable.

1 Liamin (Jérémie).
2 Laucoin (Ernest-Léon-Clément).
3 Lemaitre (Jean-Ernest).
4 Stanoyevitch (Robert-Cyprien).
5 Manciet (Paul-Maurice).
6 Cailly (Edgard-Roland-Joseph).
7 Drouet (Gelas-René-Raymond).
8 Deloeil (Robert).
9 Augis (Robert-Eugène-Aristide).
10 Brouilly (André-Jean-Henri).
11 Adad (Sylvain-Mardochée-Marcel).
12 Poulain (Victor).
13 Bonifay (Auguste).
14 Lefoul (Roger-Jean-René).
15 Robichon (Pierre-Gaston).
16 Lajugie (André).
17 Lafaye (Robert-Antonin).
18 Girard (Henri-Louis).
19 Danos (Maurice-Antoine).
20 Matan (Maurice).
21 Botella (Théodore-Joseph).
22 Jacquemin (Roland-Eugène).
23 Tourres (André-Jean).
24 Taix (Louis-Emile).
25 Ragot (Frédéric-Auguste).
26 Mora (Mariano-Henri).
27 Perelli (Roger-Pierre-Antoine).
28 Lacombe (Lucien-Laurent).
29 Die (Luc-Marcel).

Expert textiles et cuirs.

1 Prunet (Antonin-Alexandre).
2 Martuchou (Robert-Emile-Georges).

Gérant de mess.

1 Labat (René-Edmond).
2 Grenette (Jean).
3 Lecour (Maurice).
4 Hocreitere (Maurice-Gaston-Victor).
5 Lhotellier (Noël-Francis).
6 Pain (Jean-André).
7 Barbier (Louis-Abel).
8 Verhamme (Albert-Adolphe).
9 Parachout (Maurice).
10 Dubarry (Jean-Dominique).
11 Bosc (Oswald).
12 Chevrière (Henri-Eugène).
13 Reus (Fernand-François).

II. — **Pour le grade d'adjudant.**

Les sergents-chefs:

A. — CORPS DU PERSONNEL NAVIGANT

Pilote.

1 Monin (Roger-Louis).
2 Barbou (Robert).
3 Blanc (André-Léon).
4 Lombard (Armand-Alfred-Félix).
5 Villard (Henri-Jean).
6 Veron (Eugène-Ange).
7 Claveau (Jean-Baptiste).
8 Barbier (Pierre-Eugène-André).
9 Lassus (François-Pierre).
10 Duport (Louis-Jean).
11 Decoin (Albert).
12 Duprat (Jean-Clément).
13 Even (Raymond).
14 Provost (Eugène-Etienne).
15 Clerc (Georges-Frédéric).
16 Bosc (Louis).
17 Chabas (Paul-Germain).
18 Pelletanne (Etienne-Roger).
19 Baches (Maurice-Frédéric-Marcel).

Mitrailleur.

1 Millecamps (Louis).
2 Touron (Jacques-Henri-René).
3 Lenvoise (Roger-Adrien-Marcel).
4 Fabiani (Xavier-Antoine).
5 Martin (Luc).
6 Couillaud (Jean-Paul).
7 Delcloy (Georges-Louis-Emile).
8 Bothorel (François-Joseph-Marie).
9 Cuny (Jean-Marcel).
10 Bonfils (Roger-Albert-Emile).
11 Rofidal (Yvan-Ghislain-Eugène).
12 Seigneurin (Roger).
13 Placide (Lionel-Joseph).
14 Gaillard (Louis-Marius).

Radiotélégraphiste en avion.

1 Garnier (Armand-René-Julien).
2 Milot (Maurice-Marc).
3 Guilhemotonia (Pierre).
4 Bardanouve (Jacques).
5 Louis (Edmond).
6 Martinez (Fernand-Antoine).
7 Tartaix (Paul-Henri).
8 Lalanne (Jean-Joseph).
9 Fert (Guy).
10 Trepie (André).
11 Lefebvre (Roger-Léon).
12 Combes (Raymond-Robert-Denis).

Mécanicien volant.

1 Charlet (Robert-Lucien-Georges).
2 Portal (Emilien-Théophile-Eugène).
3 Penigaud (Jean).
4 Boguet (Georges-Jean-Victor).
5 Larrieu (Prosper).
6 Libert (Raoul).
7 Roux (Marcel).
8 Joulin (Jean-Baptiste-Eugène).
9 Cronier (Raymond-Roger).
10 Pied (Serge-Louis-Auguste-Maurice).
11 Le Déaut (Louis-Marie).
12 Rittaud (Henri-Joseph).
13 Régent (Paul-Aristide-Fernand).
14 Le Gallo (Pierre-Marie).
15 Payet (Georges-Edouard).
16 Totet (René-Jean).
17 Capy (Armand-Jean).
18 Courderot (Etienne-Jean-François).
19 Bartouel (Elie-Jean).
20 Binot (Henri-Yvon).
21 Cazard (Marcel-Sylvain).
22 Louis (Gabriel).
23 Delvigne (Maurice-Clément).
24 Rey (André-René).
25 Gauthier (René).
26 Trouve (Pierre-Henri-Maurice).

B. — CORPS DU PERSONNEL NON NAVIGANT SPÉCIALISTE

Mécanicien avion.

1 Castagné (André-Louis-Victor).
2 Mellado (Henri-Georges-Jean) (T. E.).
3 Herve (Roland).
4 Legrain (Roger-Edmond).
5 Delporte (Jean-Pierre-François).
6 Chapuis (Louis-Justin-Marie).
7 Mazerolles (Jean).
8 Henry (Albert-Ernest).
9 Olivieri (Raoul-Ange-Joseph).
10 Mistre (Jean-Gabriel-Louis).
11 Montel (Jean-Louis-Albert).
12 Laurier (André).
13 Cremadeils (Robert-Germain).
14 Bon (Robert-Alexandre).
15 Menard (Marie-Joseph).
16 Vernadat (René).
17 Magro (Philippe-Jean-Baptiste).
18 Bouillat (Albert-Pierre-Louis).
19 Redt (Georges-Cyrille).
20 Marchand (Philemon).
21 Cailleux (Georges-Louis-Marius).
22 Chapront (Gaston).
23 Ginioux (Roger-Jacques).
24 Fleuret (Maurice-André).
25 Guyonnet (Pierre-Adolphe).
26 Hamiache (Désiré).
27 Dupouy (Marcel).
28 Doise (Liébert-Théophile).
29 Lozano (Jean-Bastien).
30 Barraud (Jacques-Lucien).
31 Mialocq (Jules-André).
32 Hocquard (Henri).
33 Lelarge (Louis).
34 Even (Robert).
35 Mourgues (Pierre).
36 Lescop (Jean-Victor-Henri).
37 Katzer (Paul-Charles-Henri).

38 Brau (Jean-Raymond).
39 Petit (Félix).
40 Septier (Charles-Maurice).
41 Sulter (Albert-Emile-Eugène).
42 Cochard (Paul-Jean).
43 Devambe (Jean-Julien-Henri).
44 Le Diuzet (Gabriel-Yvon).
45 Vallet (Elie-Désiré).
46 Llitjos (Jean-Germain Arthur).
47 Gaillard (André-Emilien).
48 Chafer (Emile).
49 Molinier (Pierre).
50 Jannin (Gilbert).
51 Riou (François-Marc-Joseph).
52 Roche (Victor).
53 Detrez (Jacques-Henri).
54 Morel (Guy-François).
55 Moreau (Jean-Fernand-Joseph).
56 Peyrin (René-Alexis).
57 Labarrère (Alban-Georges-Paul).
58 Darnis (André-Jean).
59 Kien (Georges-Emmanuel).
60 Vallot (André-Jean).
61 Mouly (Marcel-Marius).
62 Moulet (Joachim-Antoine).
63 Sicart (Aimé-Maurice).
64 Villegente (Pierre-André).
65 Hakim (Georges).
66 Quaghebeur (Amédée-Charles).
67 Rocache (Gaston).
68 Sard (Jean-Marcel-Félix).
69 Saget (Guy-Georges-Albert).
70 Blate (Georges-Louis).
71 Berthier (Roland-Louis).
72 Le Louarn (Edmond).
73 Gellibert (Pierre-Anselme).
74 Lescarret (Gérard).
75 Bouancheau (Paul-Marcel).
76 Langelier (René-Fernand).
77 Bureau (Jack).
78 Prigent (René-Guillaume).
79 Colonna (André-Joseph-Henri).
80 Canavy (Louis-Emile).
81 Wack (Augustin-Denis).
82 Morera (Jean-Gabriel).
83 Balland (Jacques-Robert).
84 Soulier (Jean-Henri).
85 Simon (Jean-Alphonse).
86 Choné (Louis-Jean-Robert).
87 Lauzin (Paul-Pascal).
88 Bonnet (Lucien-Claude).
89 Schmidt (Robert-Jean-Louis).
90 Bournet (Louis).
91 Theis (Jean-Marie).
92 Lichtensteger (François).
93 Lassalle (Henri-Louis-Eugène).
94 Fayolle (Jean-Pierre-Clément).
95 André (Alfred-Lucien).
96 Pigeat (Gabriel-Marcel).
97 Bertrand (Georges-Louis-Victor).

Mécanicien armement.

1 Ruaux (Albert-Georges-André).
2 Accolas (André-Marcel).
3 Cassagne (Henri).
4 Faure (François-André-Pierre-Marcel).
5 Sivigny (Roger).
6 Balland (Marcel-Paul).
7 Chipault (René-Yvon).
8 Paumier (Paul-Auguste).
9 Faure (Louis-Guillaume-Marcel).
10 Madrennes (Pierre).
11 Balançart-Rabot (Jacques-Georges).
12 Clément (Pierre-Edmond).
13 Bourgouin (Jacques-Marcel).
14 Calvet (André-Gabriel).
15 Lamalle (Claude-Arthur).
16 Marty (Jean-Justin-Marc).
17 Taboulet (Louis).
18 Jannes (Jean).
19 Pale (Pierre-Georges).
20 Russier (Fernand-Paul).
21 Marchetti (Paul-Emile).
22 Camio (Jean-Arsène-Marie).
23 Langle (André-Narcisse-Casimir).
24 Dechance (Georges-Léon).
25 Pion (Roger-Camille-Lucien).

Télémécanicien.

1 Dubowski (Robert-Bernard).
2 Robin (André-Maurice).
3 Fonfaine (Paul-Raoul).
4 Briere (Robert-Jean-Adolphe).
5 Nocque (Henri).
6 Galibourg (François-Gabriel-René).
7 Foucret (Jean-Adrien).
8 Bonhoure (André-Robert-Jean).
9 Martin (Edmond-Robert-Jean).
10 Faurie (Alfred-Joseph).
11 Paillard (Georges-Albert-Louis).
12 Pardo (Michel).
13 Poiroux (Yves).
14 Reynier (Marcel-Pierre).
15 Claire (René-Paul).
16 Dulon (Jean).
17 Tortel (Maurice).
18 Gangloff (Charles-André).
19 Lentz (Fernand).
20 Raymond (Jean-Jacques).
21 Lecucq (Jean Ernest).
22 Charroin (Joseph-Jean).
23 Vigneau (Jean-Victor-René).
24 Couton (Paul-Marie-Léon).
25 Gringuillard (André-Paul).
26 Diaz-Sola (Julien).
27 Douguet (Pierre-Hippolyte-Joseph).
28 Baquey (Jean-Henri).
29 Salvador (Victor-Bruno).
30 Devilaire (Robert).
31 Koller (Georges-Marcel-Joseph).
32 Duteil (Paul).
33 Moreal (Bernard-André).
34 Monne (René-Joseph).
35 Ricquebourg (Marcel-Léopold)
36 Moison (Emile-Laurent-Robert)
37 Hopin (Jacques-Maurice).
38 Mullatier (Roger-Gabriel).
39 Wentzo (Albert).
40 Prost (Jean-Emile).
41 Domenech (Charles-Pierre).
42 Durig (Lucien-Henri-Louis).
43 Blondel (Roland).
44 Ducasse (Jacques).
45 Hoffmann (Guy-Louis).
46 Eychenne (René).
47 Dupont (Lucien-Georges).
48 Lerebourg (Pierre-Jules).
49 Napoléon (Charles-Louis).
50 Vialet (Hubert).
51 Renaud (Christian-Georges).
52 Jeanneau (Roger).
53 Troubat (Louis-Pierre-Alfred).
54 Margalet (Pierre-Louis).
55 Chosson (Georges).
56 Deauze (Maurice).
57 Pradier (Jean).
58 Guirriec (Jean-Antoine).
59 Sentenac (Henry-Pierre).
60 Colonna-Cesari (François-Paul).
61 Thomes (René-Nicolas).
62 Coppin (Albert-Ernest-Marcel).
63 Laporte (Paul-Abdon-Albert).

Mécanicien électricien.

1 Rogier (René-Joseph).
2 Henry (Lionel-Alexandre).
3 Pays (Jacques-Paul).

Mécanicien équipement (bord et photo).

1 Lhomme (Louis-Georges-Aimé).
2 Boge (Georges).
3 Moulin (André).
4 Sargousse (Hippolyte-Jean).
5 Girel (Georges).
6 Cardouat (Francis-André).
7 Tastayre (Roland-Jean).
8 Lepape (Daniel-Marie).
9 Segala (Gustave-Jean).
10 Zimmermann (René).
11 Junqua (Eugène-Bathild).
12 Henry (Roger-François-Auguste).
13 Dagorn (François-Marie).
14 Mauboussin (Roland-Jean).
15 Haudressy (Jean-Baptiste-François).
16 Dozol (Michel-Gérard).
17 Bonhomme (Francis-Germain).
18 Deplano (Guy-Roger).
19 Marquand (Auguste).
20 Dauliac (Jean-Pierre).
21 Daumas (Fernand-Louis).
22 Taverne (Raymond).

Mécanicien atelier (toutes sous-spécialités).

1 Eustache (Elie-Joseph).
2 Berthelot (Hubert-Maurice).
3 Jacquet (Roger).
4 Peix (Maurice).
5 Baud (Marcel-Emile-François).
6 Theron (Georges-Louis-Marius).
7 Gobe (Alfred).
8 Pujol (Marcel-Georges).
9 Lacassagne (Guy-Pierre).
10 Ville (Jean-Laurent).
11 Clément (Camille).
12 Pithois (Jules-Louis-Marie).
13 Baziret (Jean-René-Louis).
14 Delteil (Jean Louis).
15 Quenneville (Roger-Gaston).
16 Avezac (André-Marius).
17 Diemer (Jacques).
18 Boursin (Roger-Fernand).
19 Del-Pino (Rafaël).
20 Boudigou (Georges-Marie).
21 Ferran (Jean-Abel-Ernest).
22 Weittmann (René-Marie).
23 Seuve (Yves-Raymond).
24 Corneil (Louis-Claude).
25 Vigier (Ernest-René).
26 Cachou (Joseph-Léon).
27 Scheurer (Pierre-Georges).
28 Simonnard (Charles-Lucien-Georges).
29 Schemel (Maurice).
30 Servenay (Bernard-Guy).
31 Bernolin (Jean-Antoine).
32 Oger (Bernard-Jean).
33 Perino (André).
34 Ponsaillé (Roger-Jules).
35 Wagner (Hermann-Albert).
36 Lesbarreres (Gérard).
37 Brusset (René-Onésime-Marius).
38 Anselme (André-Georges-Clément).
39 Bergeon (René-Auguste).
40 Rabary (Henry-Germain).
41 Robin (Emile).
42 Desprez (Gilbert-Prosper).
43 David (Paul-Pierre-Yves).
44 Wehrle (Jean-Marie-Edouard).
45 Gaisset (Edouard-Lucien).
46 Frantz (Jean).
47 Lemaire (Joseph-Jean-Gustave).
48 Gachon (Marcel-René).
49 Courregelongue (Jean-Michel).
50 Desroches (Robert).
51 Laplaze (Robert-André).
52 Wamain (Charles-Etienne).
53 Boucher (Bernard-Henri).
54 Charles (Jacques-Louis).
55 Dublineau (Gérard-Georges-Gilbert).
56 Pasquereau (Roger-Jean-Joseph).
57 Gozin (Roger-Armand).
58 Blanchard (Paul).

C. — Corps du personnel non navigant du service général.

Infirmier.

1 Coudurier (Jacques-Louis-Jean-Baptiste).
2 Magne (Roger).
3 Delbosc (Roger-Janvier).
4 Brungard (André-Georges).
5 Mevel (Jean-Nicolas).
6 Guiseppi (Charles).
7 Bourlet (Emile-Alfred).
8 Carle (Denis-Jacques).
9 Richard (Maurice).

Moniteur d'éducation physique.

1 Millot (Guy).
2 Brudermann (Pierre-Emile).
3 De Taxis du Poët (Aimé-Jacques-Louis).
4 Gilly (Germain-Félix).
5 Allanic (Georges-François-Jules).
6 Roux (Benjamin-Joseph).

Exploitant des transmissions.

1 Cariou (Henri-François-Jacques).
2 Beitz (Paul).
3 Audiat (André-Georges).
4 Jayat (Roger).
5 Muraz (Louis-Jean).
6 Playe (Frédéric).
7 Claudé (Marcel).
8 Chinama (Gérard).
9 Tadec (Jean-Georges).
10 Briand (Raymond).
11 Frinchaboy (Edouard).
12 Ruan (André).
13 Lafferrere (Jean).
14 Boursaly (Armand-Maurice).
15 Laurent (Jean-Robert).
16 Faure (Urbain).
17 Toulisse (Robert-Jean-Charles).
18 Malle (Edouard-Gaston).
19 Jolivet (Maurice-Anthème).
20 Incerti (René-Yvon-Jules).
21 Goutlefangeas (Albert-Benoit-Jean).
22 Poulmarc'h (François-Marie).
23 Francou (Louis-Charles).
24 Marchand (Henry).
25 Salzard (Roger-Fernand).
26 Francou (Paul-Justin).
27 Richer (Jacques-Louis-Gaston).
28 Michel (Claude).

Musicien.

1 Guigou (Attila-Marius).
2 Gisdal (Camille-Henri).
3 Lalau (Gaston-Georges).
4 Mulé (Jacques).

Secrétaire d'état-major ou dactylographe.

1 Estivalet (Marcel-Jules-Louis).
2 Hache (Marcel-Jean).
3 Frecon (Maurice-Théophile).
4 Champagneux (Lucien-Jean).
5 Hestin (Roger-Eugène).
6 Lebon (Guy-Jocelyn-Roland).
7 Lenglet (Robert-Gaston).
8 Deregnaucourt (Raymond-Edmond).
9 Lallemand (Fernand-Roger).
10 Bennejean (Robert-Fernand).
11 Romeu (Roger).
12 Gautier (Alain-Fernand).
13 Gay (Alfred-Marc-Albert).
14 Chevallet (Charles-Jean-Baptiste).
15 Gambier (René-Jean).
16 Gales (Vincent-Clément).
17 Mauboussin (Gilbert-Joseph).
18 Dubois (Pierre).
19 Delzenne (Charles-Joseph).
20 Pertel (André-Clovis-Victor).
21 Gelineau (Louis-Philippe-Camille).
22 Mathieu (Gaston-Louis).
23 Lallement (Fernand-Albert).
24 Martin (Eugène-Jacques-Fernand).
25 Ehrhard (Lucien-Joseph).
26 Moulet (Paul).
27 Chaffardon (Pierre-Michel).
28 Clavel (Yves-Jean-Marie).
29 Calmettes (Henry-Pierre).
30 Anton (Raymond).
31 Le Henaff (Paul-Maurice).
32 Noblet (Pierre-Emile).
33 Loppe (Jean-André-Gilbert).
34 Drugeon (Maurice-Jean).
35 Chiraussel (Armand).
36 Barbey (Roger).
37 Flescq (Jean-Henri-Raymond).
38 Prud'homme (Norbert-Maurice).
39 Fricheteau (Maurice-Robert).
40 Saurat (Jean-Joseph).
41 Gauthier (Pierre-Louis-Emile).
42 Faucheur (Raymond-Joseph-Eugene).
43 Morel (Max).
44 Costentin (Jean-Gérard-Adrien).
45 Viollain (Jean-Gilbert).
46 Gallet (Robert-Fernand).
47 Colas (Jean-Robert-Pierre).
48 Dieuaide (André-Guy-Jean).
49 Dolce (Raoul).
50 Barasse (Auguste-Elie-Paul).
51 Grouard (Marc-Roland).
52 Curot (Roger-Louis).
53 Laroche (Robert).
54 Chollois (Jean-Albert).
55 Taillefer (Emile-Antoine-Louis).
56 Colin (Fernand-Yvon-Marie).
57 Malet (Roger-Albert).
58 Schneider (Joseph).
59 Mavro (Marc-Sauveur).
60 Legrand (Jean-Arthur-Joseph).
61 Gatesoupe (Gaston-Jean-Eugène).
62 Jalabert (André-Marie-Fernand).
63 Letheu (Claude-Lucien-Louis-Auguste).
64 Thouin (Serge-Henri-Vincent).
65 Gontier (Maurice-Jules).
66 Cloche (Jean-Marcel).
67 Faucoulanche (René).
68 Caron (Paul-Maurice).
69 Rivière (Joseph-Lucien-Roger).
70 Le Cam (Jean-Marie).
71 Justafré (Pierre-André-Maurice).
72 Cadudal (Mathurin-Louis).
73 Feydel (Georges).
74 Filliat (Jacques-Jean-Charles).
75 Thibaudin (Roger-Jean-Louis).
76 Broqua (Robert-René-Bernard).
77 Roumieux (Camille-André).
78 Paris (Jean-Baptiste).
79 Llorens (Amédée-Etienne).
80 Galnon (Roger-André).
81 Meunier (Jacques).
82 Sarraille (Jean-Baptiste-Joseph).
83 Burcklen (Désiré-Camille).
84 Maillard (Valentin-Jules-Fernand).
85 Degardin (Louis-Jules-Gustave).
86 Bohrer (Lucien-Paul).
87 Sérafini (Pierre-Ange-Guy).
88 Soulier (Louis).
89 Doublan (Louis-Léopold-Félix).
90 Ville (Serge-Edgard).
91 Ancel (Marcel).
92 Raffin (Antoine-Pierre-Marie).
93 Angeli (Paul-Baptiste).
94 Delmotte (Pierre-Léon).
95 Gauthier (Raymond-Lucien-Henri).
96 Hyon (Jean-Raymond).
97 Brandou (Albert).
98 Guillard (Roger-Lucien).
99 Barbotin (Gaston-Emile).
100 Charbonnier (Joseph-Louis-Marcel).
101 Dauteloup (André-René-Francis).
102 Blanchet (Maurice).
103 Triollier (Jean).
104 Barbarin (Pierre).
105 Paqueriaud (Sylvère-Antoine).
106 Legros (Robert-Emile-André).
107 Spinosi (Jean-Joseph).
108 Defranchi (Jean-Joseph).
109 Palisson (Pierre-Jacques).
110 Lamoureux (Robert-Edouard).
111 Fayet (Marcel-Lucien).
112 Messmer (Marcel-Antoine-Pierre).
113 Doidy (Georges-Louis).
114 Charrier (Charles-Louis-Maurice).
115 Jammes (Gaston-Charles).
116 Lenepveu (Jean-Robert-Alphonse)
117 Redin (Jean-Marie-Joseph-Gaston).
118 Gauthier (Gaston-Charles).
119 Maillet (Emile-Jacques-René).
120 Escuret (Marius-Jean).
121 Blanchard (François-Albert).
122 Anton (Robert-Alphonse).
123 Morel (Pierre-Antoine).
124 Cardon (Raymond-Adolphe).
125 Baubeau (Yves-Louis-Jean).
126 Gallissian (Louis-David).
127 Toussaint (Henri Gabriel).
128 Cassiaux (Pierre).
129 Lessellier (Marcel-Alfred).
130 Doumerc (Roger).
131 Colmiche (Jean-Maurice-Albert).
132 Garambois (Louis Joseph).
133 Seraphin (Jean).
134 D'Or (Fernand).
135 Estines (Jacques).
136 Gaudy (Robert).
137 Boisset (Oscar-Jean-Marie) (T. E.).

Interprete.

1 Sage (Georges-Pierre-Paul).
2 Heinrich (Adolphe).
3 Adam (Emile-André).

Chiffreur.

1 Berny (Jacques).
2 Canivet (Jules).
3 Millot (André-Jean).
4 Batut (Jean-Marius).
5 Marquestaut (Henry).
6 Masse (Eugène-Gérard).
7 Stadler (Constant-Emile).
8 Evene (Pierre).
9 Besnas (Lucien-Pierre).
10 Pradic (Jean-Marcel).

Conducteur ou surveillant de travaux.

1 Tavernier (Marcel-Félicien).
2 Escrich (Marcel-Thomas).
3 Montet (Lucien-Simon-Guy).

Contrôleur adjoint d'opérations aériennes.

1 Joyau (René-Georges).
2 Couvreur (Robert-Fernand).
3 Besacier (Gabriel-Jean).
4 Lemoigne (Jean-Louis-Marie).
5 Boscher (Jean-Marie-Joseph).

Contrôleur de piste.

1 Rossi (Félix).
2 Lacroix (Pierre-Charles).
3 Dagniac (Maurice-Jean).
4 Davoise (Marc-Louis-Eugène).

Météorologiste.

1 Gouy (René-Léon).
2 Lalou (René-Isaac).

Moniteur au sol d'entraînement au P. S. V.

1 Friart (René-Emile-André).
2 Laborde-Ganne (Jean-Anselme).
3 Cathala (Louis-Marcel).

Fusilier de l'air.

1 Armand (Paul-Eugène-Jean).
2 Caire (René).
3 Genois (Marius-Léon).
4 Perrot (Guy-André).
5 Perrier (Albert-André-Nicolas).
6 Lostalot (Eugène-Léon-Marie).
7 Monnini (Angel).
8 Castaignau (Victor-André-Armand).
9 Fauchereau (Henri-Jules).
10 Mariannie (Saucé).
11 Goettelmann (Célestin).
12 Richon (Jean-Armand).
13 Pin (Antoine-Joseph).
14 Cicchela (Jean-Louis).
15 Broquet (Marcel-Eugène-Gaston).
16 Galin (Gilbert).
17 Fages (Achille-Charles).
18 Saubesty (Elie).
19 Lartizien (André-Eugène-Marcel).
20 Coissieu (Alphonse-Marcel).
21 Coste (Edmond).
22 Pinault (Roger-Lionel).
23 Blanc (Lucien-André).
24 Drevet (Henri-Jean-Paul).
25 Regnault (Charles-René).
26 Dubois (Gustave).
27 Gretau (Guy-Charles-Pierre).
28 Aubery (Guy-Charles-Gabriel).
29 Welfert (Jean-Pierre).
30 Maréchal (Albert-Auguste-Paul).
31 Oléon (Marius).
32 Voinson (Georges-Auguste).
33 Blanchard (Roger-Henri-Auguste).
34 Roquefort (Maurice-Léopold).
35 Labinski (François).
36 Venier (Marcel-Marius-Emile).
37 Touzeau (Martin).
38 Jacquier (Paul-Joseph).
39 Gentilleau (Albert-Jean).
40 Bodry (Jean-Nicolas).
41 Giraudon (Pierre-René).
42 Mazet (Emile-Edouard).
43 Duport (Roger).
44 Gatineau (Raphaël).
45 Heliuy (Jean-Charles).
46 Berret (Albert-Jean).
47 Bonin (Marcel-Pierre-François).
48 Vercucq (André-René-Auguste).
49 Badoc (Jean).
50 Rey (Louis-Marius).
51 Juliard (Louis).
52 Poitevin (Raymond-Marius-Désiré).

Sécurité incendie.

1 Bédécarrats (Arnaud).
2 Cerdan (Michel-Baptiste).

Comptable.

Les sergents-majors et sergents-chefs:

1 Viller (Robert).
2 Serry (Prosper-Albert).
3 Tourbeaux (Lucien-André).
4 Millet (Guy).
5 Terreyre (Jean-Emile-Ferdinand).
6 Nicolle (Maurice-Gustave).
7 Bonnet (Maurice-Gaston).
8 Rattier (Pierre-Gilbert).
9 Bollinger (Michel-Albert).
10 Saint-Andrieux (Maurice).
11 Tisserand (Philadelphe-Félicien).
12 Giron (Jean-Emile-Etienne).
13 Duchez (Arsène-Marcel).
14 Viseux (René-Louis).
15 Auffret (André).
16 Lalanne (Robert).
17 Trabac (André-Emile-Auguste).
18 Davinroy (Daniel-Julien-Marius).
19 Beaugendre (Etienne-Jacques).
20 Suignard (Jean-François).
21 Coquet (GeorgesVictor-Pierre).
22 Valat (Gaston-Aimé).
23 Labarre (Pierre-Louis-Léon).
24 Bernard (Jean-Marcel-Auguste).
25 Carpentier (Jean-Emile-Joseph).
26 Pierre (Roger).
27 Grignon (Jean-Joseph).
28 Plantade (Yvon-Christian-Désiré).
29 Joulin (Fernand).
30 Thomas (René-Emile).
31 Coudroy (Paul).
32 Tawani (Jean-Baptiste).
33 Garretta (Eugène-Joseph).
34 Leccia (Joseph-Ange-René).
35 Viaux (Paul).

36 Galli (Joseph-Rolland).
37 Dapoigny (Jacques-Marius).
38 Robert (Marcel).
39 Nezot (Romain).
40 Cattoen (Henri-Camille).
41 Daumin (Edmond-Roger).
42 Cardon (Maurice-André).
43 Morisot (Georges-Louis-René)
44 Costes (André).

Les sergents-chefs:

Expert textiles et cuirs.

1 Calvez (Pierre-Marie),
2 Trinquelle (Jacques).
3 Vaquier (René-Robert).

Maître d'hôtel.

1 Maugis (Edgard-Maurice-André).
2 Martin (Francis-Georges-René).
3 Arthaud (Marcel-Auguste-Eugène).
4 Cortiade (Joseph).
5 Carroy (Lucien-Georges).
6 Fau (Henri-Eugène-François).

Cuisinier.

1 Paillasse (René-Sylvain).
2 Ceret (Emile).
3 Berrerd (René-Louis).

III. — **Pour le grade de sergent-major.**

Les sergents-chefs et sergents:

Comptable.

1 Rossetto (Antoine-Jacques).
2 Gros (Charles-Robert).
3 Dumas (Robert).
4 Blanc (Jean-Marie).
5 Cointault (Norbert-Jules-Charles).
6 Bancelin (Serge-Gaston-Gilbert).
7 Cernesson (Jean-Victor).
8 Salmon (Roland-Claude).
9 Chollot (Pierre).
10 Pichot (Pierre-François).
11 Brelet (Maurice-Jean-Victor).
12 Lagacy (Paul-Louis).
13 Lenglemetz (Michel-Aristide-Arthur-Joseph).
14 Roux (Joseph-Germain).
15 Vivier (Jean-Gabriel).
16 Julienne (Jean).
17 Jarzaguet (Arsène).
18 Cosson (Emile-Roger-Marie).
19 Grandjean (André-Jean).
20 Cauet (Colbert-Fernand-Edouard).
21 Racinet (Jean-Robert-André).
22 Podetti (René-Philippe).
23 Pillat (Maurice-Henri-Théodore).
24 Seguin (André-Gabriel).
25 Bénazet (Charles-René).
26 Leroy (René-Fernand).
27 Penet (Bernard-Pierre-Jean).
28 Poisson (Louis-Désiré-Albert).
29 Neusburger (Fernand).
30 Bedou (Roger-Lucien).
31 Pilon (Claude-Abel).
32 Demarecaux (Charles-Fernand).
33 Gerard (Adrien-Jean).
34 Bommel (Gustave-Paul).
35 Kerhervé (Joseph-Marie).
36 Pical (Séverin-Edouard).
37 Humbertclaude (Jean-Emile).
38 Le Goff (Louis-François).
39 Le Bour (Maurice).
40 Vigouroux (Jean-Louis).
41 Defourneaux (Pierre).
42 Ballée (Robert-Pierre).
43 Damiens (Robert-Louis).
44 Tarrajat (Paul-Lucien-Désiré).
45 De Lavalette-Ferguson (Jean-André).
46 Proy (Georges).
47 Giraut (Louis-Jean).
48 Audoin (Daniel-Pierre).
49 Estrade (Henri-Jean).
50 Hirat (Georges-Jean).
51 Burs (Jean-Baptiste).
52 Perraud (Michel-Roger).
53 Ferchaud (Auguste-Joseph-Armand).
54 Berthet (André).
55 Brunel (Jules-Michel-Joseph).
56 Ancel (Henri).
57 Garnier (Serge-Yves-Jean).
58 Quentin (Paul-Aimé-Albert).
59 Laurent (Martial-Pierre).
60 Moreau (André-Alfred).
61 Garcia (Lucien-Anselme).
62 Druine (Marcel-Paul).
63 Prémat (Guy).
64 Bauduin (Roger-Gustave-Victor).
65 Tobéna (Lucien-Abel).
66 Lefebvre (Daniel-Hippolyte-Auguste).
67 Penicaud (Jean-François).
68 Lardin (Pierre-Edouard).
69 Chirol (Roger-Jean-Henri).
70 Taquet (Bernard-Adrien-René).
71 Bouin (Raymond-Robert).
72 Quenneville (Léon-Ernest).

IV. — **Pour le grade de sergent-chef.**

Les sergents:

A. — Corps du personnel navigant

Pilote.

1 Tomasi (Gabriel-Antoine).
2 Maginot (Robert-Maurice).
3 Tréhiou (André).
4 François (Marcel-Louis-Victor).
5 Schoppig (René).
6 Bara (Maurice-Camille).
7 Mayet (Pierre-François).
8 Lorenzo (Paul-Antoine).
9 Decamp (Jean-Maurice-François).
10 Parizel (Jacques-Charles-Guy).
11 De Somow (Yvan-Julien-Marie-Joseph).
12 Vandam (Jack-Emile).
13 Chalaye (Jean-Louis).
14 Artigue (Paul).
15 Guillou (Michel-Alfred).
16 Lechelle (Germain-Michel).
17 Flamant (Yvan-Pierre-Paul).
18 Jaillet (Robert).
19 Liedet (Claude-Louis-Gérard).
20 Coste (Pierre-Michel).
21 Le Bihan (Pierre-Jacques-Marie).
22 Despujols (Paul-Claude).
23 Jeanne (Claude-Jean-Etienne).
24 Carrié (Christian-Roland).
25 Louvrier (Robert-Joseph).
26 Mauvigner (Yves-Sylvain-André).
27 Touchard (Marc-Octave).
28 Etavard (Jean).
29 Decroix (Pierre-Georges-Victor).

Mitrailleur.

1 Sauzeau (Robert-Lucien).
2 Choulas (Louis-Marie).
3 Ferry (Jean-Augustin).
4 Queyrié (Georges).
5 Viant (Claude-Jean).
6 Allemang (Pierre-Jacques-Joseph).
7 Xuereb (Marc).

Radiotélégraphiste en avion.

1 Faure (Jacques-Robert-Julien).
2 Arlaux (Jean-Maurice).
3 Andrey (Paul-Louis-Marcel).
4 Trigault (Robert-Louis).
5 Dedieu (Georges-Jules).
6 Vinatier (Henri-Fernand).
7 Moreau (Bernard).
8 Lemoine (Jean).
9 Bouras (Florent-Joseph).
10 Bousquet (Paul-Henri-Jean-Marie).
11 Grand (Roland-Charles-Jean).
12 Huet (Pierre-Angel).
13 Alcouffe (André-Jean-Georges).
14 Caranobe (Jean-Marie).
15 Cornec (René-Corentin-Marie).
16 Maujean (Serge-Emile-Victor).
17 Legris (Pierre-Paul).
18 Lambert (Yvon).
19 Menant (Alain-André-René).
20 Mercier (Henri).
21 Lelievre (Bernard-Louis).
22 Perrin (Jack-Daniel).
23 Pireyre (Jean-Camille).
24 Lanssade (Claude).
25 Abadie (André-Jean-Louis).
26 Baudet (Jean-Marie-Roger).
27 Buffo (Roger-Jean).
28 Dervieux (Georges-Hervé).

Mécanicien volant.

1 Fontana (René-Jean).
2 Dimey (René-Emile).
3 Le Foll (Edouard-Jean).
4 Berne (Clément-Robert).
5 Decourt (Jules-Marcel-Arthur).
6 Goaziou (Roger-Barthélémy).
7 Sibre (Raymond-Joseph).
8 Robert (Louis-Pierre).
9 Mitre (Louis).
10 Queutey (Joseph-Henri).
11 Laune (René-Henri).
12 Labat (René-Roger).
13 Lalanne (Louis).
14 Aleyrangues (Guy-Jean).
15 Honoré (Jacques-René).
16 Scherer (Robert).
17 Caffier (Lucien-Marcel).
18 Feyre (Lucien-Fernand).
19 Dorothée (Robert-Albert).
20 Moreau (Robert-Marcel).
21 Roche (Bernard-Roger).
22 Masdoumier (Fernand-Henri).
23 Astori (Jean-Pascal-Joseph).
24 Hébert (Lucien-Camille).
25 Cazalou (Jean-François).
26 Volle (Maurice-Georges).
27 Ricard (Marius).
28 Canals (Robert).
29 Caillé (Gérard-Jean-François).
30 Chatton (Raymond-Henri-Louis).
31 Le Coguic (Jean-Joseph).
32 Abado (René-Georges-Lucien).
33 Charvet (Robert-Hippolyte).

B. — Corps du personnel non navigant spécialiste

Mécanicien avion.

1 Paris (Jean-Pierre-Louis).
2 Boe (Roger-Maurice).
3 Lurion (Paul-Lucien).
4 Lecœur (René-Louis).
5 Brenot (André-Denis-Antonin).
6 Bobin (Georges-Charles).
7 Boussin (Jean).
8 Renault (Bernard).
9 Couillard (Jean).
10 Rutat (Lucien).
11 Chapellon (Jean-Baptiste).
12 Vaillen (Pierre-Marius).
13 Vantalou (Jacques-Antoine).
14 Chabrol (Roger-Philippe).
15 Deroulette (Guy-Emile).
16 Pichon (Bernard-Jean).
17 Trillaud (Raymond).
18 Pascal (Adrien-Alexandre).
19 Minville (Jean-André).
20 Descalez (Joseph).
21 Krier (René).
22 Voutier (Robert).
23 Theme (Bernard-Pierre).
24 Provost (Roger-Germain-René).
25 Chapuis (René-Auguste).
26 Simon (Robert-Prosper-Victor).
27 Vannier (Marcel-Michel).
28 Laporte (Louis).
29 Ratte (André-Victor).
30 Maillot (Paul-Louis-Gabriel).
31 Very (Julien-René).
32 Acary-Guillot (Jean-Henri).
33 Boileau (Camille-Robert).
34 Chaussin (Jean-Auguste-Henri).
35 Belhannane Abd El Hafid.
36 Baucher (Jacques-André).
37 Dubois (Fernand).
38 Harang (Henri-Pierre-Roger).
39 Guette (Raymond-Aimé).
40 Domont (René).
41 Adriano (Louis-Félix).
42 Evrard (André-Roger).
43 Brenet (Yves).
44 Martel (René-Marie-André).
45 Dubos (Jean).
46 Alba (Rodolphe).
47 Tapie (René-Jean-Marcel).
48 Bladocha (Edmond).
49 Lesquibe (Michel).
50 Cassou-Couet (Robert).
51 Paniz (Dario-Joseph).
52 Roux (Charles-Auguste).
53 Giraud (Jean-Gabriel).
54 Desbosc (René-Eloi).
55 Brisseau (James).
56 Herreman (Jean-Lucien).
57 Prost (Maurice-Charles).
58 Quinnez (Joseph-Xavier).
59 Secondé (Marcel-Pierre-André).
60 Croze (Paul).
61 Baviere (Roger).
62 Hascoet (Jean).
63 Decuyper (René-Arthur).
64 Bronner (Henri-Charles).
65 Chevaillier (Guy-Maurice).
66 Merle (Jean).
67 Michel (Pierre-Marie-Joseph-Jean).
68 Voignier (Jean-Albert).
69 Mathet (Paul).
70 Barrial (Maurice).
71 Blugeot (Lucien-Marcel).
72 Demont (Roger-Pierre-Marcel).
73 Lepine (Georges-Adolphe).
74 Le Sann (Pierre).
75 Aignasse (Jean-Jacques).
76 Remy (Christian-Jacques).
77 Rouby (Emile-Roland).
78 Dode (Pierre-Joseph).

79 Sacchiero (Louis-Henri).
80 Primet (Robert).
81 Excoffier (Gilbert-Elie).
82 Chevalley (Marc-Gustave).
83 Péninou (Robert-Jean-André).
84 Tournier (Louis-Alphonse).
85 Martinet (Joseph-Jean-Claude).
86 Gonzales (Octave).
87 Boglione (Antoine-François).
88 Fouin (René-Louis-Marcel).
89 Cornut (Roger).
90 Jullien (Pierre-Gaston-Paul).
91 Gauron (Guy-René).
92 Bertheol (Antoine).
93 Martin (Henri-Raymond).
94 Paumard (Louis-Camille-André).
95 Jalley (Raymond).
96 Million (Robert-Ernest).
97 Laqueyrerie (Roger-Pierre-Marie).
98 Kotkudak (Joseph-Marie-Edmond).
99 Etourneau (Jack-Louis).
100 Boulard (Fernand).
101 Baudens (André-Jérome-Alphonse).
102 Zindel (Martial-Georges-René).
103 François (Pierre-Auguste).
104 Philippe (René-André).
105 Le Cam (François-Henri).
106 Camelin (Marcel-Eugène-Aimé).
107 Bransolle (Marc-Lucien).
108 Virault (Jacques-Claude).
109 Mauguen (Roger-Jean).
110 Chomette (Georges-Victor).
111 Campredon (René-Jean-Jules).
112 Ropars (François).
113 Thiedot (Louis-Marius).
114 Caer (Hervé-Guillaume).
115 Fievet (Roger-Albert).
116 Vigneron (Marcel-Jean).
117 Gardet (Jean-Pierre).
118 Duny (Jean-Roger).
119 Macchi (Pierre-Louis).
120 Blanchard (Francis-Jean-Marie).
121 Georges (Roger-René).
122 Schmitz (Pierre-Joseph).
123 Jupin (Louis-Marie-Victor).
124 Bourdarias (Jean-Marie-Roger).
125 Beaujean (Rolland-Camille).
126 Pellissier (Louis-Marius).
127 Danjean (Roger-Lucien).
128 Masini (Etienne-Marcel).
129 Terrasson (Georges-Emile).
130 Courtois (Georges).
131 Cambos (Gaston-Fernand-Auguste).
132 Campigli (Etienne).
133 Pottier (Jean-Georges-Louis).
134 Lepot (Georges-Jean).
135 Garnet (André-Georges-Jean).
136 Calosso (Charles).
137 Andriot (Bernard-Roger).
138 Caillard (Pierre-Ernest).
139 Herbomez (Robert).
140 Parisot (René-Emile-Robert).
141 Henrion (Robert-Georges).
142 Rouede (Jean-Paul).
143 Blondel (Robert-Noël).
144 Berthonneau (Marcel-Roger-Eugène).
145 Leclerc (Jacques-Jean-Julien).
146 Domange (Pierre-Louis).
147 Ganachaud (Michel-Georges).
148 Burdiat (Pierre).
149 Myroniuk (Dimitri).
150 Plessis (Michel-Julien).
151 Piriou (Jean).
152 Landraud (Jean-Michel).
153 Bourgoin (Aimé-Jean).
154 Marbec (Noël-Pierre).
155 Picot (Jean-Marcel-Gérard).
156 Lesauvage (Claude).
157 Hervé (Guy-André).
158 Brulltet (Georges-François).
159 Arroyo (Justin).
160 Vansebrouck (Jean-Georges-Arthur).
161 Nivert (Emile-Lucien).
162 Labesse (Serge-Auguste).
163 Denis (André-Emile).
164 Cruault (Georges-François-Louis).
165 Savinaud (Jacques-Paul-Clément).
166 Sialino (Bruno-Provisio).
167 Perrot (Gérald-Jean).
168 Santini (Henri-Marcel).
169 Boor (Roger).
170 Furbault (Yves).
171 Viallet (René-Jean).
172 Boix (Albert).
173 Simon (Georges-Emile-Henri).
174 Malnou (Jean).
175 Simonnot (Jean-André-Eugène).
176 Dulout (Etienne-François).
177 Duport (Charles-Emile-Frédéric).
178 Camipel (Ernest-Antoine).
179 Baf (Marius).
180 Guyot (Albert).
181 Varet (Pierre-Georges).
182 Millet (Delphin-Louis).
183 Bureau (Michel).
184 Begue (Robert).
185 Hajdamaka (Victor).
186 Deleaz (Georges-Louis-Maurice).
187 Jassey (Robert).
188 Lartigue (Gérard).
189 Prêhu (Roland-Francis).
190 Baverel (Gabriel-Elie).
191 Darthiall (André-Jean).
192 Julien (Raymond).
193 Larrieu (Armand-Justin).
194 Guerin (Jean-Pierre-Georges).
195 Chavassieux (Raymond-Claude).
196 Delorme (Jules-Joseph).
197 Helard (Pierre-Maurice).
198 Errard (Lucien).
199 Dupuch (Edgard).
200 Vion (Bernard-Henri).
201 Forgeot (Pierre-Georges).
202 Bouvier (Maurice-Honoré-Marius).
203 Fleury (Pierre-Jules).
204 Rauphie (André).
205 Sevilla (Joseph).
206 Durand (Gilbert-Henri-Roland).
207 Gazel (André-Roch-Emile).
208 Lebeault (Roger-Louis).
209 Cuff (Emmanuel).
210 Amaniou (Yves).
211 Hufschmidt (Bernard).
212 Bouchacourt (Raymond-Louis-Alexis).
213 Campergue (François-Louis).

Mécanicien armement.

1 Poulouin (Pierre-Yves-Marie).
2 Charrier (Charles).
3 Gonzalez (Emmanuel).
4 Ciarlone (Eugène-Jules-Louis).
5 Laporte (Roger-Victor-André).
6 Duconseille (Jacques-Christian).
7 Simon (Robert).
8 Lamballais (Roger-Armand-Francis).
9 Corbel (François-Marie).
10 Deblock (Henri-Louis).
11 Guennoc (Hervé-Joseph).
12 Zurlo (Angelo).
13 Darles (François).
14 Gueudet (Germain-Alphonse-Geoffroy).
15 Bezy (Hubert).
16 Krottoff (Jacques-Paul-Etienne).
17 Tamghe (André-Robert).
18 Roger (Jean-Louis-Norbert).
19 Vierge (Henri-Elie).
20 Hoffsess (Charles-Aloyse-Philippe).
21 Froger (Emmanuel).
22 Boyer (Marcel-Paul).
23 Soutera (Gaston-Pierre-Antoine).
24 Lemonier (Jean-Théodore-Joseph).
25 Tiercin (Charles).
26 Pain (René-Désiré).
27 Clap (Lucien-Emile).
28 Richard (Gaston-Louis-Léon).
29 Roux (Remy-Fernand-Louis).
30 Miramond (Louis-Albert-Joseph).
31 Adinolfi (Georges-Vincent).
32 Bigou (Jean).
33 Bigureau (Albert).
34 De Gracia (Auguste-Justin).
35 Douillez (Claude-Gabriel).
36 Cétoudoux (Jean).
37 Gautnier (Michel).
38 Meyer (Henri).
39 Dugas (René).
40 Rossignol (Daniel-Henri).

Télémécanicien

1 Haas (Roland-Charles-Louis).
2 Bideau (Robert).
3 Boillot (André-Georges).
4 Delcombel (Roland).
5 Lafond (Emile).
6 Belin (Yves-André-Pierre).
7 Fouladoux (Serge).
8 Chaillou (Alphonse-Henri).
9 Denis (Gilbert-Augustin).
10 Rochin (Martial).
11 Vergne (André-Gilbert).
12 Lamorte (Gaston Simon).
13 Diart (Robert).
14 Régnier (Michel).
15 Chevalier (Louis).
16 Morvan (Louis-Yves-Victor).
17 Berriet (Jean-Lucien).
18 Louineau (Lucien-Georges-Albert).
19 Quilien (Jean-Henri).
20 Marquet (Roger-Constant).
21 Sery (Daniel-René).
22 Berger (Gilbert-Alexandre).
23 Carlot (Marcel-André).
24 Deraedt (Marcel-Louis).
25 Grassart (Gilbert-Albert-Hubert).
26 Schmitt (Jean-Antoine-Paul).
27 Goubern (Régis).
28 Le Goff (Jean).
29 Beauchêne (Pierre-Eugène).
30 Pontier (Serge).
31 Lechevrel (René).
32 Darlet (Georges-Jean).
33 Larcelet (Jean).
34 Jaffré (Georges-Jean).
35 Bordes (Roger-Maurice-Ferdinand).
36 Vache (René-André).
37 Convert (Michel-Daniel-Marie).
38 Delmas (Henri-Elie-François).
39 Malvaux (Michel).
40 Bihan-Faou (François-Marie).
41 Lanniel (Robert-François).
42 Mansuy (Georges-Emile).
43 Masse (Pierre).
44 Breniaux (Jean-Claude-Joseph).
45 Mougel (Roger-Marie).
46 Ollagnier (Lucien-André).
47 Poulard (Jean).
48 Humbert (André).
49 Lhuissier (Jean-Joseph).
50 Caussinus (Jean-Baptiste).
51 Dubois (Jean).
52 Buzenac (Georges-Jean-Léon).
53 Labachotte (Marc-Pierre).
54 Cheze (Marcel-Jean).
55 Lacoste (Marcel).
56 Delord (Jean-Louis).
57 Jouaret (Jean-Robert).
58 Castet (Henri-Cyrille).
59 Fine (Auguste-Léon).
60 Doshon (Roger-Jean).
61 Tell (Antoine-Joseph).
62 Gravec (Lucien-Jean-Pierre).
63 Gladel (Jean-Armand-Léon).
64 Mathieu (Charles-Robert).
65 Locquet (André-Hector).
66 Peschaud (Georges).
67 Huby (Louis).
68 Reckel (Serge).
69 Adrieu (Paul-Léon).
70 Rondot (Michel-Henri).
71 Voarino (René).
72 Toulouse (Roger-Armand).
73 Gicquel (Pierre-René).
74 Barçon (Claude-Louis).
75 Ancelin (René-Henri).
76 Ganz (André-Antoine).
77 Marquis (Maurice).
78 Barbier (Donatien).
79 Albrand (Robert-Elie).
80 Delacroix (Robert).
81 Ruas (Maurice-Henri-Marius).
82 Nicolas (Jean-René).
83 Muller (Pierre).
84 Pierson (André-Georges).
85 Sauzon (Paul-Louis).
86 Lassard (Jean-Michel).
87 Guillermin (Simon-Pierre).
88 Lemasson (Jean-Alfred).
89 Verhaeghe (Jean-Yvon).
90 Fes'q (Gérard-Pierre Charles).
91 Riss (Jean-Claude).
92 Charles (Bernard-Joseph-Xavier).
93 Houel (Jacques).
94 Roudeix (Pierre-Jean-Baptiste).
95 Laurent (Roger-Lucien).
96 Philippon (Fernand-Moïse).
97 Jochum (Fernand).
98 Stocard (Pierre-Lucien-Alfred).
99 Duvivier (Pierre).
100 Milleret (Maurice).
101 Ravier (Georges-Gabriel).
102 Martinez (Antoine).
103 Patard (Jean).
104 Chambaud (Marcel-Roger).
105 Guinot (Georges-Gustave).
106 Broussoux (Roger-Gustave).
107 Legargent (Robert).
108 Maillard (Marcel-Emile-Jules).
109 Girard (André-René).
110 Hellio (Pierre).
111 Bourget (Marceau-Roger).
112 Guepratte (François-Charles).
113 Deniel (Paul-Prosper).
114 Walaine (Pierre-Emile).
115 Laurent (André-Charles-Joseph).
116 Bernard (Pierre).
117 Bichot (Henri-Maurice).
118 Gilbert (Jacques-Maxime).
119 Allain (François).
120 Simi (Joseph-Denis).
121 Gressin (Lucien).
122 Cougot (Marius-Adrien-Joseph).
123 Mercier (André-René-Eugène).
124 Cossec (René-Joseph-Marie).
125 Quelais (Georges-Maurice).
126 Loriant (Roger).
127 Antoine (Pierre-René).

Mécanicien électricien.

1 Coudry (Roger).
2 Bénédic (Pierre-Marin).
3 Dutreuilh (Pierre).
4 Guien (André-Raymond).
5 Buffet (Albert-Georges).
6 Bayet (François-Antoine).
7 Mercier (Joseph-Louis).

8 Mangon (Georges).
9 Bolvinet (Henri-Charles-Adrien).
10 Warin (Ernest).
11 Goetz (Robert).
12 Rose (Aimé-Germain).
13 Cozic (Pierre-Félicien).
14 Berneau (Lucien-André).
15 Thouvenin (Roger-Camille).
16 Naudin (Jacques-Bernard).
17 Bourgoin (Michel-Pierre).
18 Lavault (Guy-Emile).
19 Morvan (Pierre-Marie-Joseph).
20 Dibon (Jean).
21 Grenouillat (Pierre-René-Raymond).
22 Didiot (André-Auguste).
23 Distave (Claude-Emile).

Mécanicien équipement (bord et photo).

1 Humbert (Jacques-Jean).
2 Masson (Roger-Eugène).
3 Lecointre (Jean-Raymond-Louis).
4 Mirey (Serge-Jean-Paul).
5 Marret (Pierre-Joseph).
6 Hugerot (Henri-Albert).
7 Guenanten (Julien).
8 Bidorff (Maurice-Jean).
9 Pascal (André-Eugène).
10 Boulle (Serge-Roger-Gaston).
11 Bethuel (Marie-Ange).
12 Gagne (Emilien-Marc).
13 Souliman (Guy-Jean).
14 Sciou (Max-Georges).
15 Guerrero (Henri-Jean).
16 Briganti (Joseph-Jean).
17 Ganduxe (Albert-Joseph).
18 Blin (Michel-Louis-Ernest).
19 Buffat (Charles-Henri).
20 Georgy (Joseph).
21 Pique (Raymond-Georges).
22 Floirat (Pierre-François-Jean).
23 Lemaire (Roger-Florent).
24 Boucher (Robert-François).
25 Gauthereau (Jean-Lucien).
26 Le Guillou (Pierre-André).
27 Bellec (Yves).
28 Berlin (Michel-Charles).
29 Tintigner (André-Alexandre).
30 Giustiniani (Pierre-Paul).
31 Orgueil (Roger-Eugène-Paul).
32 Marladot (Francis).
33 Hivernet (Roger-Gustave).
34 Bernard (Auguste-Marius).
35 Brunet (Gaston-Raymond-Léon).
36 Mombrun (Paul-André).
37 Gabin (Raymond-Georges).
38 Martin (Serge-Roland).
39 Frier (Henri).
40 Georgevitch (Michel).
41 Sals (Gérard-Justin).
42 Beraud (Alfred).
43 Gendron (Jack).
44 Vallora (Jean).
45 Mesmacque (Marcel-Georges-Gustave).
46 Revoy (Fernand).
47 Lantonnat (André).

Mécanicien atelier (toutes spécialités).

1 Albert (Maurice-Georges-Auguste).
2 Carraro (Aldo).
3 Ivart (André-Louis).
4 Benoit (André-Georges-Clément).
5 Momperoux (René).
6 Louis (Maurice).
7 Georges (Maurice).
8 Morin (Guy-Fernand-Henri).
9 Dulau (Jean).
10 Pérot (Henri-Paul-Léonard).
11 Baujard (Pierre-Etienne).
12 Brunel (Marc-André).
13 Miguet (Jean).
14 Langlois (Alfred-Amédée-Robert).
15 Buron (Paul-Emile-Jean).
16 Foulon (Claude).
17 Courtillet (Lucien-Eugène).
18 Duvert (Robert).
19 François (Léonce-Jules).
20 Delatouche (Joannès-Pierre-Albert).
21 Roussier (Florent-Victor).
22 Silvestre (Jean-Gaston).
23 Guirette (Jean-Joseph).
24 Kurtz (Marcel).
25 Bazabas (Angèle-Antoine).
26 Miran (Pierre-Edouard-Emile).
27 Boyer (Antoine-Michel).
28 Bosq (Robert-Eugène-Gabriel).
29 Talanne (Jean).
30 Tremelet (Roger-François-Albert).
31 Chassagne (Marcel).
32 Servaye (Robert).
33 Aubin (Joseph-Constant).
34 Bozec (Jean-René).
35 Désiderio (Léon-Pierre).
36 Michel (Yves).
37 Saint-Germain (André).
38 Kerleau (Yves).
39 Soret (Roger-François).
40 Heurteur (Pierre-Jean).
41 Corne (Robert).
42 Kerdraon (Jean).
43 Munoz (Pierre).
44 Trempé (Georges-Jules-Edmond).
45 Joyeux (Eugène).
46 Jacotot (Henri)
47 Poulalion (Maurice-Louis-Clément).
48 Leveler (Louis-Yves).
49 Rosello (André-Martial).
50 Chivot (Joseph).
51 Le Saux (Roger).
52 L'Hyver (Yves).
53 Lebrun (Henri-Yves).
54 Cavajon (Marcel).
55 Dequen (Raymond-Jules).
56 Beyler (Jean-Paul).
57 Vaubourg (René-Paul).
58 Paumard (Yves).
59 Belles (Louis).
60 Bonnamy (Gilbert).
61 Gillet (Roland-Edouard).
62 Bars (Yves-Jacques).
63 Liénard (Charles-Henri).
64 Forestier (Jean-Baptiste).
65 Redonnet (Roger-Paulin).
66 Pindon (Claude).
67 Vilcoq (Christian).
68 Dujeu (René).
69 Thieulent (Claude-Roland).
70 Virantin (Roger-Noël).
71 Chauvet (Gilles-Marc).
72 Cailler (Robert-Maurice).
73 Sordo (Pierre).
74 Conédéra (André).
75 Viale (Roger-Léon-Joseph).
76 Colin (Lucien).
77 Simon (Yves-Pierre).
78 Bonhomme (Henri).
79 Dessay (Robert).
80 Fortier (Raymond-Charles).
81 Brouzet (Louis-Laurent).
82 Bullier (André).
83 Lascaux (Jean-Eugène).
84 Eugene (Jean).
85 Clech (Jean-Guillaume).
86 Scavennec (Marcel).
87 Joigneau (Raymond).
88 Abbadie (André).
89 Francais (Henri).
90 Moreau (Jean-Bernard-Marc).
91 Boiteau (Marcel-Ernest-Emile).
92 Boilis (André-Jacques).
93 Cazalot (René-Charles).
94 Chery (Gilbert-Marcel).
95 Delarue (Roland-Gabriel-Fernand).
96 Cosotti (André-Paul-Martin).
97 Colin (Louis-Victor).
98 Amadeï (Thomas).
99 Planson (Marcel-Camille).
100 Depuiset (Robert).
101 Boisseau (Alban).
102 Dujardin (Edmond-Léon).
103 Diana (Elie).
104 Ganne (Robert).
105 Pommereau (Raymond).
106 Tauzin (Robert-Jean-Albert).
107 Maniquaire (Pierre-Marcel).
108 Lebas (Robert-Oscar-Louis).
109 Navarre (Lucien).
110 Tomasi (Oscar-Jean-Pierre).
111 Gartiser (Bernard-Pol-René).
112 Grimont (René-Joseph).
113 Guibert (Serge).
114 Bureau (Raymond-Désiré).
115 Bonneau (Paul-André).
116 Del Puppo (Louis).
117 Rama (Henri).
118 Usereau (Henri-Georges-Armand).
119 Lepiffe (Abel-Lucien).
120 Buntinx (Jean-Claude).
121 Quiquempoix (André).
122 Roulin (André-Edouard).
123 Allard (Roland-François-Emile).
124 Servières (Maurice).
125 Barjou (Jacques-Albert).
126 Raguenes (François).
127 Gesquiere (Léon-Henri).
128 Simard (Roger-René).

C. — CORPS DU PERSONNEL NON NAVIGANT DU SERVICE GÉNÉRAL

Infirmier.

1 Dessiaume (Jean-Henri).
2 Alexandre (Fernand).
3 Esnault (Jean-Baptiste-Pierre).
4 Cheron (Jean-Guy).
5 Giardella (Marius-Alfred).
6 Thomas (Léon-Germain).
7 Foyart (Serge-Robert).
8 Tartiveau (Marcel).
9 Ranciere (René-Georges-Louis).
10 Browarski (Donald).
11 Herpin (Emile-Francis).

Moniteur d'éducation physique.

1 Bonhomme (Pierre-Stéphane).
2 Bidegain (Claude-Ernest).
3 Thirioux (Pierre-Michel-Louis).
4 Ribot (Louis-Célestin).
5 Boyer (Paul).
6 Mengard (Robert-Constant).
7 Giral (Louis-Léon).
8 Ligier (Jean-Marie).
9 Cœur (Georges).
10 Tiemann (Christian-Jean-René).
11 Segas (Pierre-Adrien).
12 Catherine-Duchemin (Léon-Pierre-Michel).
13 Duchemin (Jean-Jacques).
14 Rounard (Maurice).
15 Lejosne (André-Raymond).
16 Mercier (Henry).

Exploitant des transmissions.

1 Kucharsky (Stanislas).
2 Wilm (Roger-Louis).
3 Le Moullec (Joseph-François).
4 Beck (Charles-Eugène).
5 Andorra (Robert-Etienne).
6 Gergonne (Jean-François).
7 Dumont (Henri-Paul).
8 Mouton (Michel-Auguste-Ghislain).
9 Ruvira (Auguste).
10 Moitron (Roger-Jean).
11 Chatenet (Roger-Eugène).
12 Merlin (Emile-Pierre).
13 Roudil (Jean-Paul).
14 Beal (Marius).
15 Crowford (Paul-Théodore).
16 Hebinger (Camille).
17 Chabrat (Pierre-Henri-Louis).
18 Fréminet (Jean).
19 Visinoni (Marius-Gérôme).
20 Pione (André-François).
21 Neveu (Félix-Georges-Henri).
22 Wangermee (Gérard-François).
23 Champion (Jean-Charles-Maurice).
24 Merle (Marcel-André).
25 Da Costa (Rodrigue).
26 Veautier (Roland-Jean).
27 Thieux (Paul-Auguste).
28 Miguet (Raymond).
29 Garcia (Pierre).
30 Courson (Louis-Georges).
31 Cassagne (Yves).
32 Vigneaux (Maurice-Henri).
33 Durand (Henri-Eugène).
34 Souyri (André).
35 Barcq (Robert-Auguste-François).
36 Attar (Henri).
37 Carette (Jacques).
38 Funel (François-Fernand).
39 Lemasson (Michel-André).
40 Chaigneaud (Marc).
41 Boireau (André).
42 Duval (Michel-René-Marie).
43 Tauziet (Roger-Jean).
44 Raffaelli (Jean-Jacques).
45 Dunlau (Pierre-Germain-Eugène).
46 Charvet (Armand).
47 Gazeau (Armand).
48 Casalta (Joseph-Antoine).
49 André (François-Marie).
50 Audouard (Raymond-Louis).
51 Imbach (René-Pierre).
52 Berlinguet (Marcel).
53 Dopf (Fritz).
54 Petit (Gilbert).
55 Chareyron (Fernand-Zéphirin).
56 Fonteyne (Jack).
57 Montouis (Delphin-Berté).
58 Maréchal (Jean).
59 Brachet (Gabriel).
60 Roudaut (André-Paul).
61 Deydier (André-Louis).
62 Tinchant (Roger-Albert).
63 Ledoux (Roland).
64 Breysse (Pierre-Albert).
65 Savary (Yves-Marcel).
66 Goetz (Raymond-Alfred).
67 Bécaud (François-Joseph).
68 Massoc (André-Camille).
69 Michel (Louis-Jacques).
70 Albin (Alexis-Michel).
71 Herpin (Joseph).
72 Alessi (Gilbert-François).
73 Thomas (Marc-Emile).
74 Schlatter (André-Georges).
75 Thizy (Michel).
76 Pinaud (Henri).
77 Bassand (Lucien-Emile-Jules).
78 Boldel (Georges).
79 Lalaudiere (Roger-Yves).
80 Boulanger (Charles-Félix).
81 Bigot (Christian).
82 Pichot (Pierre-André).
83 Bracconi (Ange-Jean-Benoît).

Musicien.

1 Grell (Robert).
2 Dupont (Roger).
3 Guise (Claude).
4 Terre (Georges-Jean).
5 Labrunerie (André-Gabriel).
6 Van Mullem (Pierre).
7 Fardoux (Claude-Victor-Paul).

Exploitant photographe.

1 Delarche (Bernard-Francis).

Secrétaire dactylo.

1 Maïcon (Jean-Louis-Paul).
2 Bellegarde (Pierre-Lucien).
3 Willemin (Jacques-Fernand).
4 Mesnager (René-Maurice).
5 Denoual (Raymond).
6 Perrot (Maurice-Jean-Marie).
7 Fournier (Gilbert-Marius).
8 Wichlacz (Marius).
9 Pene (Bernard).
10 Westrelin (Georges).
11 Vervaert (Jean-Emile).
12 Feugueray (Bernard-Jean).
13 Chervais (Lucien-Roger-Emile).
14 Bouriaud (Jacques-André).
15 Piquaud (Jean-André).
16 Lebarbier (Marcel).
17 Teubert (Serge-Roland).
18 Felgeirolle (Augustin).
19 Bourdine (Mikaël).
20 Tranchant (Roger).
21 Granger (Lucien).
22 Coussieu (Robert-Paul).
23 Arnaud (Yves).
24 Ferrec (Claude-Marie).
25 Moulinier (Jean).
26 Proust (Roger).
27 Moreau (René).
28 Girard-Pichoud (André).
29 Perona (Charles-Jean).
30 Boniface (Marc-Gilbert).
31 Gayraud (Roger-Paul-Louis).
32 Noël (Georges-Denis).
33 Mochon (Raymond-Emile).
34 Vaisseau (Maximilien-Jean-Marie).
35 Correia (Alfred).
36 Le Mouel (André).
37 Jonquet (Albert-Jean).
38 Malin (Roger).
39 Chambre (Pierre-Edmond).
40 Jouin (Maurice).
41 Baritaud (Henri-Célestin-René).
42 Gauflchon (Albert-René).
43 Souquet (René-Henri).
44 Barth (Serge-François).
45 Casteigts (Jean-Louis).
46 Jourcin (Serge-Louis-Jean).
47 Arraby (Georges).
48 Guillou (Jean-René).
49 Paillotet (Gilbert-Albert-Gaston).
50 Maysounave (Pierre-Lucien).
51 Domineau (Pierre).
52 Briat (Edouard-Marcel).
53 Ginet (Marcel-Joseph).
54 Thomas-Bourgneuf (Félix-Marie).
55 Girault (Maurice-Georges).
56 Gerfault (Georges-Henri-Yves).
57 Garcia (Marius-Gines).
58 Leblanc (Fleury-Gustave).
59 Gros (Pierre-Emile).
60 Margueritat (Roland-Marcel-Louis).
61 Gonzalez (Rufin).
62 Tramont (Jean-Marie).
63 Balot (Jean-René).
64 Aubry (René-Georges).
65 Ruaud (Gérard).
66 Virenque (Gilbert).
67 Stella (Michel-Jean-Marie).
68 Demay (Roland-Alexandre-Louis).
69 Verdier (Joseph-François).
70 Lamarque-Choy (Fernand).
71 Sallin (Roger-Marcel).
72 Etienne (Roland-Charles).
73 David (Marc).
74 Batier (Jean).
75 Alberny (Henri-Victor-Joseph).
76 Avet (René-Alphonse).
77 Bouflet (Albert-Gabriel).
78 Menu (René).
79 Kulig (Cécilien).
80 Dufour (Jean-Lucien).
81 Alignan (Louis-Charles).
82 Corail (Elie-André).
83 Fagard (Lucien-André).
84 Pierson (Roger-Louis-André).
85 Malavialle (Lucien).
86 Armengaud (Louis-François).
87 Valvre (Gaston-Paul-Henri).
88 Devin (Jean-Lucien).
89 Bollier (Noël-François).
90 Bourliaud (Serge-Armand).
91 Challand (René).
92 Grégoire (Jean-Marie-Georges).
93 Alsunard (Jean).
94 Pellecuer (Henri-Jean).
95 Sclavon (Constant-Emile).
96 Delrieu (Robert).
97 Mangematin (Joseph-Marcel).
98 Matruchot (Robert-Daniel).
99 Madliger (André-Jean).
100 Castanier (Jacques).
101 Maufrond (Roger).
102 Anne (Robert).
103 Pangon (Jean).
104 Longin (Roland).
105 Bons (Michel).
106 Freccero (Charles-Antoine).
107 Bordala (René-Jean-Marie).
108 Mignard (Jack-Marie-René).
109 Dumy (André-Léon-Eugène).
110 Prunier (Henri-Georges).
111 Bartolomeï (Lino).
112 Lecorre (Roger-Joseph).
113 Tankara (Ibrahime).
114 Milenkovitch (Michel).
115 Yakonowsky (Alexandre).
116 Patrier (Marcel-Sylvain).
117 Cardona (René).
118 Faisantieu (Jean-Baptiste-Fernand).
119 Beck (Jean).
120 Blanckaert (Louis-Gaston-Denis).
121 Bequet (Joseph-Corentin).
122 Gaillard (Pierre).
123 Boussemart (Raymond).
124 Baron (Roland-Jacques).
125 Brunel (Louis-Marc).
126 Launois (Jean-Roger).
127 Hamoniaux (Roger-Emile).
128 Meunier (Charles-Joseph).
129 Roussel (Paul-René-François).
130 Raudet (Georges).
131 Breblon (Maurice).
132 Créchet (Paul).
133 Faivre (Marcel-Adrien-Jean).
134 Eyraud (Emile).
135 Le Feuvre (André-Emile).

Chiffreur.

1 Herbin (Jean-Jacques).
2 Larchee (André-Jean-Louis).
3 Vigroux (Pierre-Louis).
4 Delaplanche (Roland).
5 Le Toullec (Georges-Jacques-Marcel).
6 Guillemot (Raymond-Yves-Louis).
7 Fleury (Joseph-Clément).
8 Bernard (André).
9 Habold (Pierre).
10 Grunchec (Robert).
11 Pesle (Bernard-Jean-Joseph).
12 Bernardin (Jacques).
13 Bozec (Jacques).
14 André (Joseph).
15 Radano (Raymond-René).

Surveillant de travaux.

1 Clocher (Louis-Félix).

Contrôleur adjoint d'opérations aériennes.

1 Violier (Alain-Jean-Yvon).
2 Lapaloque (Jean).
3 Ghirart (Hugues-Ferdinand).
4 Zyck (Ladislas-Paul).
5 Guiseppi (Pierre-Mathieu).
6 Dufour (Edmond-Léon).
7 Lentz (Gilbert-Léon).
8 Haug (Gaston).
9 Pater (Paul-Jean-Marcel).
10 Baraza (Joseph).

Contrôleur de piste.

1 Bouton (René-Jules-Henri).
2 Brancaleoni (Jacques).
3 Meyer (Emile-André).
4 Dartiailh (Joseph-Pierre).
5 Brocart (Jacques).
6 Dupoux (Georges-Jean-Paul).
7 Bugnard (Jacques).
8 Cocoinac (Guy).
9 Sornet (Robert).
10 Halley (Claude-Albert-Marcel).
11 Bonnet (Louis-Georges).
12 Valero (Emile-Louis).
13 Polard (Pierre).

Météorologiste.

1 Paris (Jean-Marie).
2 Villaudy (Michel-André-Louis).
3 Trabelci-Atmane (Marius-Roger).
4 Bardin (François-Lucien).
5 Desgrange (Henri-Camille).
6 Berne (Julien-Gaston).

Moniteur au sol d'entraînement au P. S. V.

1 Lescure (Denis-Gontran).
2 Istria (Simon-François).

Fusilier de l'air.

1 Alépée (Guy-René-Fernand).
2 Merle (Louis).
3 Blasse (Georges-Robert).
4 Huart (René-Jules).
5 Vaissie (Albert-Arthur).
6 Poyer (Jacques-Virgile-Albert).
7 Christiaens (Guy).
8 Riant (Robert-Alphonse-Camille).
9 Voutier (Maurice-Eugène).
10 Jacquet (Fernand-Marcel).
11 Déjean (André-Justin).
12 Thorigny (Roger-Robert).
13 Castel (Alfred-Paul-André).
14 Decimo (Marcel).
15 Constantin (Jean).
16 Gendre (Pierre-François).
17 Defontaine (Jean-Lucien-Henri).
18 Charlet (Rémy-Onésime).
19 Dodet (Jean-Guy).
20 Riquez (Lucien-Honoré-Emile).
21 Desvalois (André).
22 Meunier (Maurice).
23 Combaret (Georges-Lucien).
24 Navarro (Guy).
25 Flick (Gaston-Albert).
26 Fleury (Olivier-Gabriel).
27 Le Meur (Joseph-Marie).
28 Toullec (Robert).
29 Trottin (Louis).
30 Yoncourt (André).
31 Rigal (Emile).
32 Agnez (Serge).
33 Duler (Raymond-André).
34 Cheron (Pierre-Henri).
35 Lelièvre (Gaston-Robert).
36 Fontaine (Joseph-Eugène-Louis).
37 Marchand (Pierre).
38 Puech (André-Frédéric).
39 Miry (Joseph-François).
40 Wulbaux (Jean-Emile-Louis).
41 Bertholom (Raymond-Hervé).
42 Brunel (Paul-Philippe-Frédéric).
43 Brouillard (Gilbert-Henri-Fernand).
44 Béram (Albert-Frédéric).
45 Schmitt (Ernest).
46 Dufresne (André-Paul-Marcel).
47 Bernard (André).
48 Pied (Renaud-Claude).
49 Ellin (Jean-André).
50 Delaunay (Georges).
51 Pujolle (René).
52 Claverie (André-Joseph-Marius).
53 Kuntziger (Antonin-Norbert).
54 Spella (François-Antoine).
55 Vasionchi (Auguste).
56 Briard (Raymond).
57 Pesqué (Raymond-Albert).
58 Petit (Robert-Charles).
59 Poiron (René-Jean).
60 Dufour (Auguste-René-Georges).
61 Sirieix (Léon-Marius).
62 Pinchot (Gustave-Emile).
63 Charbonnier (Guy-Robert-Antoine).
64 Coquet (Jean-Guillaume).
65 Dutheil (Jean-Germain).
66 Bouquet (René-Charles).
67 Tivollier (Henri).
68 Ernest (Norbert-Constant).
69 Juza (Jacques).
70 Hack (Jean).
71 Assie (René-Albert).
72 Gacı (Gilbert-Georges-François).
73 Duloit (Lucien-François).
74 Ries (René-Robert-André).
75 Le Bervet (André-Yves-Jean).
76 Mansencal (Jean).
77 Cassou-Debat (René-Albert).
78 Mas (Gabriel-Louis-André).
79 Batbedat (Pierre-Hubert).
80 Labarrière (Gaston).
81 Lanoë (Albert-Julien-Marie).
82 Amy (Raoul-François-Fortuné).
83 Bertaux (Henri-Ernest).
84 Tortillier (Marc-Jean).
85 Mathey (Gilbert-Gabriel-Ernest).
86 Campmas (Jean-Henri-Simon).
87 Lechoix (Guy).
88 Marestin (Victor-Louis).
89 Vincheneux (Michel).
90 Clavel (Louis-Joseph-Antoine).
91 Flaud (Henri-François).
92 Miquau (Marcel-Jacques).
93 Hennard (Charles-François).
94 Crema (Rino-Stéphano).
95 Ingrand (Albert-Georges-Benjamin).
96 Janin (Maurice-Jean).
97 L'Helgoual'ch (Guillaume).

98 Le Dantec (Guy-François-Raphaël).
99 Merg (Georges).
100 Thomas (Roland).
101 Teyssier (Joseph-Louis).
102 Le Bihan (André-Pierre-Claude).

Canonnier et mitrailleur de l'artillerie de l'air.

1 Imard (Charles).
2 Pavin (Robert-Benoît-Paul).
3 Colin (Guy-Alexandre).
4 Avon (Roger-Paul-Marius).

Sécurité incendie.

1 Pied (Yves).
2 Gallet (Marcel-André).
3 Cottain (Yves-Marie).
4 Couteaud (André-Jean).
5 Thebaud (Albert-Joseph).
6 Taulen (René-Louis).
7 Racinou (Raoul).
8 Osuna (Dominique).
9 Pilon (Marcel-Henri).

Comptable.

1 Rabe (Louis).
2 Vachon (Marcel).
3 Peignelin (Etienne-Léopold).
4 Ieggli (René-Vincent).
5 Pierson (Roland).
6 Edot (Michel-Raymond).
7 Parent (Isaïe).
8 Bajot (Guy).
9 Maillet (Jean-Paul).
10 Chaise (Jean).
11 Marceau (Claude).
12 Santoni (Pierre).
13 Couchot (Maurice-Charles).
14 Du Bourblanc (Amaury).
15 Zanle (Georges-Louis).
16 Haye (Roger-Georges).
17 Lamoure (Pierre).
18 Marchelek (Albert-Antoine).
19 Lerondeau (André).
20 Duval (Maurice-Auguste).
21 Tesson (Jacques-Jean).
22 Colas (Guy-Abel).
23 Guyon (Claude-Alcide-Yvon).
24 David (Raymond-Jean).
25 Pierson (Florent-Maurice).
26 Gautier (René-André).
27 Balmain (Maurice-Albert-François).
28 Oswald (Eugène-Louis).
29 Hegly (Serge-Paul-Bernard).
30 Coroller (Roger).
31 Verdier (Emile).
32 Jullien (Daniel-Alphonse-Henri).
33 Jacquier (Albert-Pierre).
34 Cazenave (Gaston).
35 Bernard (Paul-Roger).
36 Tendero (Roger).
37 Delhomme (Pierre-André).
38 Angelini (Hubert).
39 Besson (Roger).
40 Guillaume (Claude-Joseph).
41 Baché (Georges-René).
42 Mariel (André-Marcel).
43 Lansoy (Jean-Marie-Eugène).
44 Froger (Constant-Louis).
45 Bailly (René-Georges).
46 Misson (Pierre-André).
47 Marquis (Pierre-Gilbert).
48 Renaud (Jacques-Albert).
49 Didier (Aimé).
50 Vizcarra (Julien).
51 Ruellan (André-Pierre).
52 Job (Robert).
53 Cite (Roger-Paul-Edmond).
54 Beiriger (Gabriel-Paul).

Expert textiles et cuirs.

1 Rousselle (Henri-Eugène).

Maître d'hôtel.

1 Bertrand (Hervé-René).
2 Faravari (Paul-François).
3 Kuzma (Jean).
4 Bagard (Antoine-Eugène).

Cuisinier.

1 Brail (René).
2 Deysieu (Jean-Antoine).
3 Sanz (Manuel).
4 Hemery (Louis-Charles-Désiré).
5 Garraud (Maurice-Paul-Louis).
6 Roy (Etienne).

MINISTERES DES FINANCES, DU BUDGET ET DES AFFAIRES ECONOMIQUES

Décret n° 53-227 du 18 mars 1953 modifiant le décret n° 48-1763 du 19 novembre 1948 relatif aux commissions consultatives des marchés.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des finances et du ministre du budget,

Vu le décret n° 48-1763 du 19 novembre 1948 relatif aux commissions consultatives des marchés,

Décrète:

Art. 1er. — L'article 1er du décret du 19 novembre 1948 est modifié comme suit:

« *Art.* 1er. — La commission consultative des marchés qui doit être instituée dans chaque département ministériel comprend au maximum dix membres.

« Parmi ceux-ci doivent figurer obligatoirement:

« Un membre du conseil d'Etat;

« Un membre de la cour des comptes;

« Un membre de l'inspection générale des finances;

« Un représentant du département chargé des affaires économiques (direction générale des prix et du contrôle économique);

« Le contrôleur des dépenses engagées. »

(Le reste sans changement.)

Art. 2. — Le ministre des finances, le ministre du budget et tous les ministres sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 18 mars 1953.

RENÉ MAYER.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre des finances,
MAURICE BOURGÈS-MAUNOURY.

Le ministre du budget,
JEAN-MOREAU.

Décret n° 53-228 du 18 mars 1953 modifiant les dispositions de l'article 5 du décret n° 52-256 du 5 mars 1952 remplaçant et complétant différentes dispositions du décret n° 1082 du 6 avril 1942 relatif aux marchés passés au nom de l'Etat.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des finances et du ministre du budget,

Vu l'article 1er de la loi n° 47-1465 du 8 août 1947 relative à certaines dispositions d'ordre financier, ainsi conçu:

« Les limites jusqu'auxquelles les administrations publiques peuvent procéder à des achats de fournitures sur simple facture et faire exécuter des travaux sur simple mémoire, ainsi que la limite au delà de laquelle les marchés passés par les services publics doivent obligatoirement être soumis à l'approbation de la commission consultative des marchés, fonctionnant auprès de chaque département ministériel, peuvent être modifiées par voie de décret pris sur la proposition du ministre des finances, le conseil d'Etat entendu »;

Vu le décret du 28 février 1940 relatif aux économies à réaliser dans les administrations publiques et aux armées;

Vu le décret n° 1082 du 6 avril 1942 relatif aux marchés passés au nom de l'Etat, modifié et complété par les décrets n° 50-1367 du 31 octobre 1950 et n° 52-256 du 5 mars 1952;

Le conseil d'Etat (section des finances) entendu,

Décrète:

Art. 1er. — L'article 5 du décret du 5 mars 1952 est remplacé par les dispositions suivantes:

« *Art.* 5. — La limite de 20 millions de francs au-dessus de laquelle, aux termes du présent décret, les commissions consultatives des marchés doivent être consultées, est portée:

« 1° En ce qui concerne le ministère de la défense nationale (administration centrale):

« A 50 millions de francs pour les projets de marchés ou de lettres de commande préparés par la direction centrale du service de santé des armées;

« A 50 millions de francs s'il s'agit de travaux, et à 100 millions de francs s'il s'agit de fournitures pour les projets de marchés ou de lettres de commande préparés par la direction des poudres;

« A 100 millions de francs pour les projets de marchés ou de lettres de commande préparés par la direction centrale des essences des armées lorsqu'il s'agit de fournitures;

« 2° En ce qui concerne le secrétariat d'Etat à la guerre:

« A 50 millions de francs s'il s'agit de travaux et à 100 millions de francs s'il s'agit de matériels, pour les projets de marchés ou de lettres de commandes préparés par la direction des études et fabrications d'armement;

« A 100 millions de francs pour les projets de marchés ou de lettres de commande préparés par la direction centrale du génie;

« 3° En ce qui concerne le secrétariat d'Etat à l'air:

« A 100 millions de francs s'il s'agit de fournitures pour les projets de marchés ou de lettres de commande préparés par la direction technique et industrielle de l'aéronautique;

« A 50 millions de francs pour les projets de marchés ou de lettres de commande préparés par la direction du commissariat de l'armée de l'air, le service du matériel de l'armée de l'air et le service de l'infrastructure. »

Art. 2. — Le ministre des finances, le ministre du budget, le ministre de la défense nationale et des forces armées, le secrétaire d'Etat à la guerre et le secrétaire d'Etat à l'air, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 18 mars 1953.

RENÉ MAYER.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre des finances,
MAURICE BOURGÈS-MAUNOURY.

Le ministre du budget,
JEAN-MOREAU.

Décret n° 53-229 du 20 mars 1953 relatif au prix d'achat des alcools viniques de prestation pour la campagne 1951-1952.

Le président du conseil des ministres,

Sur la proposition du ministre de l'agriculture, du ministre du budget, du ministre des affaires économiques et du ministre des finances,
Vu l'article 77 du code du vin;
Vu le décret n° 51-1243 du 31 octobre 1951,

Décrète:

Art. 1er. — Le prix d'achat, par l'Etat, des alcools provenant des prestations d'alcool vinique livrées dans les conditions prévues au décret n° 51-1243 du 31 octobre 1951, est fixé ainsi qu'il suit, par hectolitre d'alcool pur mesuré à la température de 15 degrés centigrades:

Alcool rectifié extra-neutre	9.496 F.
Alcool type Midi titrant au minimum 94 degrés	9.220
Flegmes titrant au minimum 90 degrés	9.170
Autres flegmes et eaux-de-vie	9.050

Art. 2. — Pour les alcools rectifiés extra-neutres répondant aux conditions de recettes fixées pour cette catégorie d'alcool, le prix indiqué à l'article 1er s'applique à l'ensemble de la production, tant en alcool de bon goût qu'en alcool de mauvais goût.

Art. 3. — Le prix de ces alcools sera obligatoirement payé au compte de l'établissement livreur.

Art. 4. — Avec l'accord des intéressés, le service des alcools est autorisé à prélever à la source le montant des cotisations dues aux organismes professionnels ou interprofessionnels; il en assurera le reversement aux différentes caisses.
Le service des alcools fixera, en outre, les conditions de recette et réglera les conditions de payement, d'emmagasinement et d'enlèvement des alcools et généralement toutes les questions soulevées par l'application du présent décret.

Art. 5. — Le ministre de l'agriculture, le ministre du budget, le ministre des affaires économiques et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 20 mars 1953.

RENÉ MAYER.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre des finances,
MAURICE BOURGÈS-MAUNOURY.

Le ministre du budget,
JEAN-MOREAU.

Le ministre des affaires économiques,
ROBERT BURON.

Le ministre de l'agriculture,
CAMILLE LAURENS.

Décret du 20 mars 1953 portant nomination du directeur général chargé de la direction des opérations financières de la caisse autonome d'amortissement et conférant l'honorariat.

Par décret en date du 20 mars 1953, M. François Bloch-Lainé, directeur de la caisse des dépôts et consignations, est nommé directeur général chargé de la direction des opérations financières de la caisse autonome d'amortissement, en remplacement de M. Jean Watteau, qui est nommé directeur général honoraire.

Remise de débet.

Par arrêté du 10 mars 1953, il est fait remise gracieuse aux ayants droit de M. Jean Dillet, ancien directeur au service des enquêtes économiques, décédé le 20 juin 1950, d'une somme de 50.000 F sur celle de 115.964 F indûment perçue par l'intéressé au cours de la période du 1er juin 1943 au 31 juillet 1946 par suite du cumul de son traitement avec les arrérages de sa pension militaire d'ancienneté.

Nombre des agents de change près la bourse de Marseille.

Par arrêté en date du 17 mars 1953, l'office d'agent de change près la bourse de Marseille, devenu vacant par la démission de M. Pierre Fronty, est supprimé.
En conséquence, le nombre des agents de change près la bourse de Marseille est fixé à dix.

Création d'une commission spéciale de codification des textes législatifs et réglementaires concernant le crédit.

Le ministre des finances et le ministre d'Etat chargé de la réforme administrative,

Vu le décret n° 48-800 du 10 mai 1948 instituant une commission supérieure chargée d'étudier la codification et la simplification des textes législatifs et réglementaires;
Après avis de la commission supérieure précitée dans sa séance du 17 février 1953,

Arrêtent:

Art. 1er. — La codification des textes législatifs et réglementaires concernant le crédit sera préparée par une commission ainsi composée:
Un conseiller d'Etat, président;
Un représentant du garde des sceaux, ministre de la justice;
Un conseiller maître à la cour des comptes;
Le directeur du Trésor ou son représentant;
Le directeur de la Dette publique ou son représentant;
Le directeur de la comptabilité publique ou son représentant;
Le directeur général de la caisse des dépôts et consignations ou son représentant;
Le secrétaire général du conseil national du crédit ou son représentant;
Un représentant de la Banque de France;
Un représentant de la chambre syndicale des agents de change;
Le rapporteur général de la commission supérieure de codification;
Le représentant du ministre des finances auprès de la commission supérieure de codification.

Art. 2. — Suivant la nature des questions étudiées, pourront être entendus par la commission toutes personnalités et notamment les chefs des services des administrations intéressées.

Art. 3. — Les rapporteurs auprès de la commission seront choisis parmi les membres de la cour des comptes, de l'inspection générale des finances et les fonctionnaires de l'administration centrale des finances.

Art. 4. — Un administrateur civil de la direction du Trésor remplira les fonctions de secrétaire.

Art. 5. — Le plan de la codification et les projets de codification seront soumis à l'examen de la commission supérieure de codification.

Art. 6. — Le ministre des finances et le ministre d'Etat chargé de la réforme administrative sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 20 mars 1953.

Le ministre des finances,
Pour le ministre et par délégation:
Le directeur du cabinet,
THIERRY DE CLERMONT-TONNERRE.

Le ministre d'Etat chargé de la réforme administrative,
ÉDOUARD BONNEFOUS.

Assainissement du marché du rhum.

Le ministre des affaires économiques,

Vu le décret n° 49-794 du 16 juin 1949 portant assainissement du marché du rhum, et notamment ses articles 2 et 3,
Vu l'arrêté interministériel du 16 juin 1949 portant blocage des expéditions de rhum en exonération de la surtaxe prévue à l'article 389 du code général des impôts;
Vu l'arrêté du 14 avril 1952 portant organisation de la campagne rhumière 1952-1953;
Sur proposition du comité interprofessionnel du rhum,

Arrête:

Art. 1er. — Les producteurs de rhum de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Réunion, de Madagascar et des Etablissements français de l'Océanie sont autorisés à expédier immédiatement la tranche du contingent 1952 portant le numéro 10.

Art. 2. — Les préfets et chefs de territoire sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 20 mars 1953.

ROBERT BURON.

Nomination d'un membre de la section des transports et communications de la commission de vérification des comptes des entreprises publiques.

Le ministre des finances, le ministre du budget, le ministre des affaires économiques et le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil,

Vu les articles 56 et 57 de la loi n° 48-24 du 6 janvier 1948 relative à diverses dispositions d'ordre budgétaire pour l'exercice 1948 et portant création de ressources nouvelles;

Vu le décret n° 48-1170 du 19 juillet 1948 portant règlement d'administration publique pour l'organisation et le fonctionnement de la commission de vérification des comptes des établissements publics d'Etat de caractère industriel et commercial, des entreprises nationalisées et des sociétés mixtes dans lesquelles l'Etat possède la majorité du capital social;

Sur la proposition du premier président de la cour des comptes,

Arrêtent:

Art. 1er. — M. Bresson, conseiller maître à la cour des comptes, membre de la section des transports et communications de la commission de vérification des comptes des entreprises publiques, est nommé président de ladite section, en remplacement de M. Clapier, nommé président de chambre à la cour des comptes.

Art. 2. — M. de Grandsaignes d'Hauterives, conseiller maître à la cour des comptes, est nommé membre de la section des transports et communications, en remplacement de M. Bresson.

Art. 3. — Le directeur du Trésor est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 10 février 1953.

Le ministre des finances,
MAURICE BOURGÈS-MAUNOURY.

Le ministre du budget,
JEAN-MOREAU.

Le ministre des affaires économiques,
ROBERT BURON.

Pour le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil
et par délégation:
Le directeur du cabinet,
MAURICE AICARDI.

Cessation des fonctions d'un administrateur provisoire.

Par arrêté en date du 11 mars 1953, il a été mis fin au mandat d'administrateur provisoire de la banque Derbaix de M. Louis Humbert.

Nomination de membres du comité national de la productivité.

Par arrêté du 13 mars 1953, sont nommés membres du comité national de la productivité:

Au titre de représentant du ministère des affaires étrangères: M. Maurice Deshors, secrétaire des affaires étrangères, en remplacement de M. Fernand-Laurent.

Au titre du ministère des finances: M. Desazars de Montgailhard, administrateur civil, secrétaire de la commission des investissements, en remplacement de M. Dominique Boyer.

MINISTERE DE L'EDUCATION NATIONALE

Conditions d'intégration des personnels relevant de la direction des musées de France dans les emplois créés par application de la loi du 3 avril 1950.

Le secrétaire d'Etat aux beaux arts, le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil et le ministre du budget,

Vu la loi n° 50-400 du 3 avril 1950 portant transformation d'emplois et réforme de l'auxiliariat;

Vu le décret n° 50-1211 du 29 septembre 1950 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 3 avril 1950 susvisée;

Vu le décret n° 51-705 du 6 juin 1951 portant règlement d'administration publique relatif aux dispositions statutaires communes applicables aux corps d'agents de bureau, de sténodactylographes et de commis des services extérieurs des administrations de l'Etat;

Vu le décret n° 52-1030 du 5 septembre 1952 portant transformation d'emplois au ministère de l'éducation nationale;

Vu le rapport du directeur des musées de France en date du 30 décembre 1952;

Sur la proposition du directeur général des arts et des lettres,

Arrêtent:

Art. 1er. — Les emplois ci-après énumérés, créés au ministère de l'éducation nationale (direction des musées de France) par le décret du 5 septembre 1952 susvisé: dix-neuf commis, trois préposés téléphonistes, cent quatre-vingt-seize gardiens, deux préposés des musées, seront pourvus par intégration des fonctionnaires ou agents remplissant les conditions fixées par l'article 5 du décret du 29 septembre 1950 susvisé. Cette intégration sera prononcée après inscription au choix sur une liste d'aptitude dans les conditions fixées par les articles 8 et suivants du même décret.

Art. 2. — La valeur professionnelle des candidats sera appréciée par la commission administrative paritaire du corps auquel les intéressés ont vocation ou, à défaut, par la commission administrative paritaire compétente pour les supérieurs hiérarchiques immédiats des membres de ce corps, l'une ou l'autre siégeant en formation plénière et complétée par deux représentants élus des intéressés siégeant avec voix consultative, dans les conditions prévues à l'article 8 du décret du 29 septembre 1950.

Art. 3. — Le directeur des musées de France est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Paris, le 27 février 1953.

Le secrétaire d'Etat aux beaux arts,
ANDRÉ CORNU.

Le ministre du budget,
Pour le ministre et par autorisation:
Le directeur du budget,
ROGER GOETZE.

Le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil,
Pour le ministre et par délégation:
Le directeur du cabinet,
MAURICE AICARDI.

Budget additionnel de la Réunion des bibliothèques nationales de Paris pour l'exercice 1952.

Par arrêté en date du 6 mars 1953, les prévisions de recettes et de dépenses du budget de la Réunion des bibliothèques nationales de Paris pour l'exercice 1952 sont augmentées d'une somme de 46 millions 874.006 F.

Attribution, par la ville de Rouen, d'une indemnité au directeur des musées Le Secq-des-Tournelles et d'art normand de la ville de Rouen.

Le ministre de l'intérieur, le ministre de l'éducation nationale et le ministre du budget,

Vu l'article 7 de l'ordonnance n° 45-993 du 17 mai 1945,

Arrêtent:

Art. 1er. — La ville de Rouen est autorisée à allouer une indemnité forfaitaire annuelle de 42.000 F à M. Guillet (Hubert), directeur des musées Le Secq-des-Tournelles et d'art normand de Rouen.

Art. 2. — Le présent arrêté prendra effet à compter du 1er janvier 1951.

Fait à Paris, le 13 mars 1953.

Le ministre de l'éducation nationale,
Pour le ministre et par délégation:
ANDRÉ PORTAL.

Pour le ministre de l'intérieur:
Le directeur adjoint de l'administration départementale et communale,
FOURRIER.

Le ministre du budget,
Pour le ministre et par autorisation:
Le directeur du budget,
Pour le directeur:
Le sous-directeur,
BABAULT.

Liste des sites classés au cours de l'année 1952.

Charente-Maritime. — Ile de Ré. — La propriété dénommée « La Croix Blanche » sise au Bois-Plage-en-Ré (arrêté du 29 janvier 1952).

Cher. — Partie de l'Ile de Cosne. — La partie de l'île de Cosne située sur la rive gauche de la Loire en amont du pont sur le grand bras du fleuve (arrêté du 12 août 1952).

Côtes-du-Nord. — Erquy. — La falaise de la Roche Jaune située à Erquy (Côtes-du-Nord) entre Kerarmel et le Goulet (arrêté du 2 avril 1952).

Loire-Inférieure. — Châteaubriant. — L'ensemble formé à Châteaubriant par la carrière où furent fusillés 27 otages le 22 octobre 1941 et ses abords (parcelle cadastrale 176, section B) (arrêté du 23 janvier 1952).

Loiret. — Châtillon-Coligny. — L'ensemble formé par le château et son parc (arrêté du 8 décembre 1952).

Haute-Savoie. — Les Houches. — L'ensemble des terrains communaux situés au-dessus de la côte 2.000 dans le massif du Mont-Blanc et appartenant à la commune des Houches (décret du 5 janvier 1952).

Seine-Inférieure. — Duclair. — L'ensemble constitué par le château du Taillis et ses abords situés sur le territoire de la commune de Duclair (arrêté du 14 juin 1952).

ENSEIGNEMENT TECHNIQUE, JEUNESSE ET SPORTS

Délégation de signature.

Le secrétaire d'Etat à l'enseignement technique, à la jeunesse et aux sports,

Vu le décret du 23 janvier 1947 autorisant les ministres à déléguer par arrêté leur signature;
Vu le décret du 10 janvier 1953, portant nomination des membres du Gouvernement;
Vu le décret n° 53-20 du 20 janvier 1953, portant délégation d'attributions au secrétaire d'Etat à l'enseignement technique, à la jeunesse et aux sports,

Arrête:

Art. 1er. — Délégation est donnée à M. Buisson, directeur général de l'enseignement technique, à l'effet de signer au nom du secrétaire d'Etat à l'enseignement technique, à la jeunesse et aux sports et dans la limite de ses attributions, toutes décisions administratives ou comptables se rapportant à l'exécution de travaux dans les centres d'apprentissage ou à la gestion du matériel des établissements nationaux d'enseignement technique, notamment l'approbation des marchés de travaux ou de fournitures d'un montant inférieur à 50 millions, ainsi que des conventions de toute nature.

Art. 2. — En cas d'absence ou d'empêchement de M. Buisson, sous-délégation de signature est donnée à M. Legay, inspecteur général de l'enseignement technique, adjoint au directeur général de l'enseignement technique, à l'effet de signer au nom du secrétaire d'Etat à l'enseignement technique, à la jeunesse et aux sports et dans la limite de ses attributions, toutes pièces administratives ou comptables se rapportant à l'exécution des travaux dans les centres d'apprentissage ou à la gestion du matériel des établissements nationaux d'enseignement technique, notamment l'approbation des marchés de travaux ou de fournitures d'un montant inférieur à 50 millions ainsi que les conventions de toute nature.

Art. 3. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française et prendra effet du 10 janvier 1953.

Fait à Paris, le 4 mars 1953.

JEAN MASSON.

Transfert d'un centre d'apprentissage.

Par arrêté en date du 10 mars 1953, le centre d'apprentissage F. 1313 d'Aurillac (Cantal), sis 22, rue de Lacoste, et 13, rue de Caylus, est transféré dans cette même ville, boulevard Jean-Jaurès.

Reconnaissance par la direction de l'enseignement technique d'une section professionnelle commerciale.

Par arrêté en date du 10 mars 1953, la section professionnelle commerciale annexée au cours complémentaire de jeunes filles de Pontoise (Seine-et-Oise) a été reconnue par la direction de l'enseignement technique.

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

Décret n° 53-230 du 11 mars 1953 fixant la composition et les attributions du conseil général des ponts et chaussées.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,
Vu le décret du 13 octobre 1851 portant règlement du service des ponts et chaussées;
Vu le décret du 10 octobre 1940 fixant la composition et l'organisation du conseil général des ponts et chaussées,

Décrète:

Art. 1er. — Le conseil général est présidé par le ministre ou, en l'absence du ministre, par un vice-président.

Le vice-président est nommé par le ministre et choisi parmi les inspecteurs généraux des ponts et chaussées de 1re classe. En l'absence du ministre et du vice-président, le conseil est présidé par le plus ancien des présidents de section.

Art. 2. — Pour l'examen des affaires qui, en raison de leur nature ou de leur importance, n'exigent pas la réunion du conseil entier, cette assemblée se divise en sections, dont le nombre, les attributions et la composition sont déterminés par des arrêtés ministériels.

Les présidents de section du conseil général des ponts et chaussées sont nommés par le ministre et choisis parmi les inspecteurs généraux des ponts et chaussées de 1re classe.

Art. 3. — Font partie du conseil général des ponts et chaussées, indépendamment du vice-président et des présidents de section:

Les inspecteurs généraux des ponts et chaussées, chargés d'une circonscription d'inspection générale;
L'inspecteur général des ponts et chaussées, directeur de l'école nationale des ponts et chaussées;
L'inspecteur général des ponts et chaussées, directeur du laboratoire central des ponts et chaussées;
Des inspecteurs généraux des ponts et chaussées désignés par le ministre, que ceux-ci soient en service au ministère des travaux publics, des transports et du tourisme, ou dans un autre département ministériel;
Un inspecteur général ou ingénieur en chef des ponts et chaussées, secrétaire du conseil général des ponts et chaussées, avec voix délibérative.

Le directeur général des chemins de fer et des transports;
Le directeur du personnel, de la comptabilité et de l'administration générale;
Le directeur des routes;
Le directeur des ports maritimes et des voies navigables;
Le directeur des bases aériennes;
Le directeur des phares et balises,
participent aux travaux du conseil pour les affaires ressortissant à leur direction, avec voix délibérative.

Art. 4. — Il est attaché à chaque section le nombre de secrétaires nécessité par les besoins du service.

Ces secrétaires de section sont choisis parmi les ingénieurs en chef des ponts et chaussées ou les ingénieurs ordinaires. Ils ont voix délibérative, après deux ans de service en qualité de secrétaire de section.

Ils assistent aux assemblées plénières du conseil général des ponts et chaussées.

Art. 5. — En plus des affaires sur lesquelles il doit être consulté en vertu des lois et règlements, le conseil général des ponts et chaussées délibère et donne son avis sur les affaires qui lui sont soumises par le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

Il est nécessairement consulté sur toutes les affaires contentieuses qui doivent être portées au conseil d'Etat ou à la cour de cassation.

Il peut prendre l'initiative de présenter au ministre toutes propositions d'ordre technique, économique, administratif ou contentieux concernant les questions qui entrent dans les attributions des ingénieurs des ponts et chaussées ou qui ont trait à l'organisation administrative des services des ponts et chaussées.

Il peut procéder, avec l'autorisation du ministre, à des enquêtes en France et à l'étranger.

Il reçoit copie des rapports de mission des inspecteurs généraux. Il établit et adresse au ministre dans le courant du premier trimestre de chaque année un rapport général sur l'organisation et la marche des services durant l'année précédente et sur les améliorations qu'il lui paraît utile de proposer.

Art. 6. — Le décret du 10 octobre 1940 fixant la composition et l'organisation du conseil général des ponts et chaussées est annulé ainsi que toutes dispositions contraires à celles du présent décret.

Art. 7. — Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 11 mars 1953.

RENÉ MAYER.

Par le président du conseil des ministres:

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,
ANDRÉ MORICE.

MINISTERE DU COMMERCE

Délégations de signature.

Le ministre du commerce et le ministre de l'industrie et de l'énergie,

Vu le décret du 23 janvier 1947 autorisant les ministres à déléguer, par arrêté, leur signature,

Arrêtent:

Art. 1er. — Délégation permanente de signature est donnée à M. Bouffandeau (René), directeur de l'administration générale, pour signer, au nom du ministre du commerce, les ordonnances de payement, virements et délégations, y compris la délivrance des titres exécutoires, ainsi que tous les actes individuels et réglementaires, à l'exception des décrets, concernant les services relevant de son autorité.

Art. 2. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 2 mars 1953.

Le ministre du commerce,
GUY PETIT.

Le ministre de l'industrie et de l'énergie,
JEAN-MARIE LOUVEL.

Le ministre du commerce et le ministre de l'industrie et de l'énergie,

Vu le décret n° 47-233 du 23 janvier 1947 autorisant les ministres à déléguer, par arrêté, leur signature,

Arrêtent:

Art. 1er. — Délégation permanente est donnée à Mlle Mourdon (Marie), agent supérieur de 1re classe à l'administration centrale, à l'effet de signer, au nom du ministre du commerce, les ordonnances de payement et de virement, les lettres d'avis d'ordonnances, les pièces justificatives de dépenses et les ordres de recettes.

Art. 2. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 2 mars 1953.

Le ministre du commerce,
GUY PETIT.

Le ministre de l'industrie et de l'énergie,
JEAN-MARIE LOUVEL.

Modifications au règlement type professionnel des magasins généraux.

Rectificatif au *Journal officiel* du 24 février 1953, page 1846, 1re colonne, 1re ligne du texte, au lieu de: « les articles 44 et 49... », lire: « les articles 7, 44 et 49... »; 3e et 4e lignes, au lieu de: « Douane, Régie, Opérations diverses, Article 44 », lire: « Article 7 »; à la suite de l'article 7, ajouter: « L'intitulé de l'article 44 est modifié comme suit: « Douane, Régie, Opérations diverses ».

MINISTERE DE L'AGRICULTURE

Décret du 18 mars 1953 portant affectation au ministère de l'agriculture et au ministère du budget d'une partie du quartier Bercheny, à Commercy (Meuse).

Par décret en date du 18 mars 1953:

Sont affectés au ministère de l'agriculture (direction générale des eaux et forêts), en vue de l'installation des bureaux de l'inspection des eaux et forêts de Commercy (Meuse), les locaux ci-après dépendant du pavillon du quartier Bercheny à Commercy (Meuse) désigné dans le décret du 29 juin 1950, savoir: six pièces au premier étage, un grenier, une cave et un réduit situé au dessus de cette cave.

Sont affectées indivisément au ministère de l'agriculture (direction générale des eaux et forêts) et au ministère du budget (direction générale des impôts, enregistrement, service des domaines) pour les besoins de leurs services locaux respectifs de Commercy, les dépendances suivantes situées au rez-de-chaussée du pavillon désigné à l'alinéa précédent: une courette, les w.-c. extérieurs, un couloir et une buanderie.

MINISTERE DE LA FRANCE D'OUTRE-MER

Administration générale.

Par arrêté du 25 février 1953, M. Rossary (René-Barthélémy), chef de bureau de classe exceptionnelle d'administration générale d'outre-mer, est admis à faire valoir ses droits à une pension de retraite, à compter du 10 avril 1953, date à laquelle il sera atteint par la limite d'âge.

Par arrêté du 5 mars 1953, M. Maria (Auguste-Joseph), chef de bureau de 1re classe d'administration générale d'outre-mer, est admis à faire valoir ses droits à une pension de retraite pour invalidité.

Enseignement.

Par arrêté du secrétaire d'Etat à la France d'outre-mer en date du 5 mars 1953, est rapporté l'article 2 de l'arrêté du 20 septembre 1948 considérant M. Vinot comme en disponibilité pour la période entre le 31 janvier 1944 et la date de sa réintégration dans le cadre local de Madagascar.

Infirmières et sages-femmes.

Par arrêté du ministre de la France d'outre-mer en date du 2 mars 1953, Mlle Kergeravat (Lucie-Marie-Anne-Rose), est titularisée à la 5e classe du grade de sage-femme coloniale, à compter du 16 mars 1952.

Par arrêté du ministre de la France d'outre-mer en date du 3 mars 1953, Mlle Faget (Jane-Marie), est titularisée à la 5e classe du grade d'infirmière coloniale, à compter du 29 novembre 1952.

Rectificatif au *Journal officiel* du 7 mars 1953: page 2233, 2e colonne, au lieu de: « Mme Issembé, née Fall N'Diage », lire: « Mme Issembé, née Fall N'Diaye ».

Institut français d'Afrique noire.

Par arrêté du secrétaire d'Etat à la France d'outre-mer en date du 9 mars 1953, M. André Villiers, assistant hors classe de l'institut français d'Afrique noire, est placé en position de mission à Paris du 15 février au 15 mars 1953.

MINISTERE DU TRAVAIL ET DE LA SECURITE SOCIALE

Approbation des statuts de sociétés mutualistes.

Par arrêtés du ministre du travail et de la sécurité sociale en date du 17 mars 1953, ont été approuvés les statuts des sociétés mutualistes ci-après:

DÉPARTEMENT DU BAS-RHIN

La Chirurgicale artisanale, n° 67-317, à Strasbourg, 4, rue Baldung-Grien.

DÉPARTEMENT DE CONSTANTINE

Société de prévoyance et de secours mutuels de la caisse d'assurances sociales interprofessionnelles du département de Constantine, n° 92-132, à Constantine.

DÉPARTEMENT DE LA SEINE

Mutuelle des avoués de France et d'Algérie, n° 75-4662, à Paris (16e), 6, rue Mesnil.

Fusion de sociétés mutualistes.

DÉPARTEMENTS DE L'AUBE ET DE LA SEINE

Par arrêté du ministre du travail et de la sécurité sociale en date du 13 mars 1953, a été approuvée la fusion de la société mutualiste dite: La Fraternelle des cantonniers de l'Aube, n° 10-115, à Troyes, avec la société mutualiste dite: Société mutualiste du personnel des travaux publics, des transports et du tourisme, n° 75-4346, à Paris.

DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-GARONNE

Par arrêté du ministre du travail et de la sécurité sociale en date du 13 mars 1953, a été approuvée la fusion de la société mutualiste dite: L'Union printanière des ouvriers en chaussures n° 31-492, à Toulouse, avec la société mutualiste dite: Association mutualiste des mutilés, anciens combattants et victimes de guerre de Toulouse et de la Haute-Garonne, n° 31-171, à Toulouse.

DÉPARTEMENT D'INDRE-ET-LOIRE

Par arrêté du ministre du travail et de la sécurité sociale en date du 17 mars 1953, a été approuvée la fusion de la société mutualiste dite: Complémentaire des travailleurs réunis, n° 37-236, à Tours, avec la société mutualiste dite: Caisse de secours des travailleurs des deux sexes de la ville de Tours, n° 37-323, à Tours.

Par arrêté du ministre du travail et de la sécurité sociale, en date du 17 mars 1953, a été approuvée la fusion de la société mutualiste dite: Société mutualiste de Monts, n° 37-93, à Monts, avec la société mutualiste dite Société mutualiste d'Artannes, n° 37-329, à Artannes-sur-Indre.

Caisses de retraites.

Par arrêté du 14 mars 1953, la caisse de retraites et de prévoyance du personnel des pompes funèbres générales, 66, boulevard Richard-Lenoir, Paris (11e), a été autorisée à fonctionner dans les conditions prévues aux articles 43 à 58 du décret modifié du 8 juin 1946.

Par arrêté du 17 mars 1953, a été approuvé le règlement modifié de la caisse de retraites du Crédit commercial de France, 103, avenue des Champs-Elysées, Paris (8e), autorisée à fonctionner dans les conditions prévues aux articles 43 à 58 du décret modifié du 8 juin 1946.

Barème des cotisations prévu aux articles 2 et 3 de l'arrêté du 16 février 1948 pour les industries du bois.

Rectificatif au *Journal officiel* du 14 décembre 1952: page 11514, 1re colonne du barème, section « Travail mécanique du bois », colonne « Taux net de cotisation accidents du travail », en face de: « Traitement des bois (s. a. i.), n° 532.08 », au lieu de: « 8,2 », lire: « 6,90 ».

MINISTERE DE LA SANTE PUBLIQUE ET DE LA POPULATION

Décret du 18 mars 1953 autorisant le bureau de bienfaisance de Mont-Notre-Dame à accepter un legs à titre définitif.

Par décret en date du 18 mars 1953, le bureau de bienfaisance de Mont-Notre-Dame (Aisne) est autorisé à accepter à titre définitif le legs à lui consenti par M Aosman (Camille-Zéphir).

Addition au Codex 1949.

Le ministre de la santé publique et de la population,

Vu le code de la pharmacie;

Vu le décret du 17 avril 1943 portant création d'une commission permanente du Codex, et notamment ses articles 2 et 3;

Vu l'avis conforme de la commission permanente du Codex,

Arrête:

Art. 1er. — Il est porté addition suivante au Codex 1949, 7e édition de la pharmacopée française:

Page 1162. — Complétez le tableau de dénominations communes des médicaments par les dénominations suivantes:

Dénomination commune.	Dénomination scientifique.
Amikhelline.	β Diéthyl aminoéthyl éther de la dihydroxy-5-8 méthyl-2 furo-(4'-5'-6,7) chromone.
Antilone.	Facteur antiulcéreux extrait de l'urine de jument gravide.
Aurothioglycanide.	Auromercaptoacétanilide.
Benzoestrol.	Ethyl-3 *bis* (p-hydroxy-phényl)-2-4 hexane.
Bromure de benzopyrinium.	Bromure de benzyl-1 (diméthyl carbamyl oxy)-3 pyridinium.
Biphétarsone.	Bis (p-arsono phényl amino) 1-2 éthane.
Chlorazodine.	Thiazo *bis* (chloroformamidine).
Chlornaphazine.	Dichloro-2-2' diéthyl β naphtylamine.
Cyclizine.	N-diphényl méthyl N' méthylpipérazine.
Cyclopentamine.	N, α-diméthylcyclopentyl éthylamine.
Dextrométhorphane.	(+) méthoxy-3 N-méthylmorphinane.
Dextrorphane.	(+) hydroxy-3 N-méthylmorphinane.
Diexanthogène.	Diéthyldixanthogène.
Difluorophate.	Fluorophosphate de diisopropyle.
Dimoxyline.	Diméthoxy-6-7 (éthoxy-4' méthoxy-3' benzyl)-1 méthyl-3 isoquinoléine.
Diodoxyquinoline.	Diiodo-5-7 hydroxy-8 quinoléine.
Diphénane.	Carbamate de benzyl-4 phényle.
Dipérodon.	Dicarbanilate de (pipéridyl-1)-3 propanediol-1-2.
Furostilboestrol.	Furoate de diéthylstilboestrol.
Iodure de furtriméthonium.	Iodure de furfuryl triméthyl ammonium.
Hydrocortisone.	Hydroxy-17 corticostérone.
Iproniazide.	Isonicotinyl-1 isopropyl-2 hydrazide.
Lévométhorphane.	(—) méthoxy-3 N-méthylmorphinane.
Lévorphane.	(—) hydroxy-3 N-méthylmorphinane.
Ménadiol.	Méthyl-2 naphtoquinol-1-4.
Mercaptamine.	β-mercaptoéthylamine.
Chlorure de méthyl benzéthonium.	Chlorure de benzyldiméthyl [(p-tétraméthyl-1-1-3-3 butylcrésoxy)-2 éthoxy]-2 éthyl-ammonium.
Nicopholine.	Amide nicotinique de la morpholine.
Nitrosulfathiazol.	(p. nitrophénylsulfamido)-2 thiazol.
Chlorure d'oxydipentonium.	Dichlorure de l'éther dipentyl *bis* (triméthylammonium)-5-5'.
Paréthoxycaïne.	Ester p-éthoxybenzoïque du diéthyl amino éthanol.
Phénacémide.	Phénylacétylurée.
Sulfoxylate de phénarsone.	Amino-3 hydroxy-4 phénylarsonate N-méthanal sulfoxylate de sodium.
Phytoménadione.	Méthyl-2 phytyl-3 naphtoquinone-1-4.
Pipéroxane.	(Pipéridyl méthyl-1)-2 benzodioxane-1-4.
Primaquine.	(Amino-4 méthyl-1 butylamino) 8 méthoxy-6 quinoléine.
Propyliodone.	Acétate de propyl diiodo-3-5 pyridone-4.
Racéméthorphane.	(±) méthoxy-3 N-méthylmorphinane.
Racémorphane.	(±) hydroxy-3 N-méthylmorphinane.
Subathizone.	Thiosemicarbazone d'éthyl sulfonyl-4 benzaldéhyde.
Thiacétarsamide sodique.	Sel disodique de p- [*bis* (carboxy méthyl mercapto) arsino] benzamide.
Tocamphyl.	Sel de diéthanolamine de l'ester mono D camphorique de tolylméthyl carbinol.

Art. 2. — Le chef du service central de la pharmacie, secrétaire général de la commission permanente du Codex, est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 14 mars 1953.

PAUL RIBEYRE.

MINISTERE DE LA RECONSTRUCTION ET DE L'URBANISME

Administration centrale.

Par arrêté du ministre de la reconstruction et de l'urbanisme en date du 9 mars 1953, M. Chevoir (Pierre), vérificateur technique titulaire de 1re classe, 3e échelon, à l'administration centrale du ministère de la reconstruction et de l'urbanisme, est nommé reviseur de 1re classe, 1er échelon, à compter du 1er décembre 1952.

M. Chevoir (Pierre) conserve, à titre personnel, dans son nouveau grade, le bénéfice des dispositions de la loi du 19 octobre 1946 relative au statut général des fonctionnaires.

INFORMATIONS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLEE NATIONALE

ANNÉE 1953

Ordre du jour du samedi 21 mars 1953.

A neuf heures trente. — SÉANCE PUBLIQUE

1. — Nomination, par suite de vacance, d'un membre de commission.

2. — Vote de la proposition de loi (n° 5152) de M. Genton tendant à modifier l'article 2 de l'acte dit loi du 5 juin 1944 modifié par l'article 1er de la loi n° 52-1232 du 17 novembre 1952, réglementant la profession d'opticien-lunetier détaillant (N° 5796. — M. Segelle, rapporteur.) (Sous réserve qu'il n'y ait pas débat.)

3. — Vote de la proposition de résolution (n° 4740) de M. Guthmuller tendant à inviter le Gouvernement à ramener le nombre des conseillers municipaux dans les communes de cent habitants ou moins, au chiffre de neuf (la commission conclut à une proposition de loi) (2e inscription). (Nos 5139-5817. — M. Guthmuller, rapporteur.) (Sous réserve qu'il n'y ait pas débat.)

4. — Vote de la proposition de loi (n° 5380) de M. Tourné et plusieurs de ses collègues tendant à proroger le délai prévu à l'article 3 de la loi n° 49-418 du 25 mars 1949 portant statut des combattants volontaires de la Résistance. (N° 5735. — M. Tourné, rapporteur.) (Sous réserve qu'il n'y ait pas débat.)

5. — Vote du projet de loi (n° 1435) portant unification de la législation sur les spectacles et le cinéma dans les départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle. (N° 5795. — M. Wagner, rapporteur.) (Sous réserve qu'il n'y ait pas débat.)

6 — Vote, en deuxième lecture, de la proposition de loi tendant à modifier l'article 19 de la loi du 11 février 1950 relative aux conventions collectives et aux procédures de règlement des conflits collectifs de travail. (Nos 5576-5681. — M. Arbeltier, rapporteur.) (Sous réserve qu'il n'y ait pas débat.)

7. — Suite de la discussion du projet de loi (n° 5528) relatif à diverses mesures de nature à accélérer, dès 1953, la construction de logements économiques et familiaux (*Art 1er, 8, 10, 33, 34, 35, 43 et 44*). (Nos 5862-5909. — M. Siefridt, rapporteur.)

8. — Discussion du projet de loi (n° 5528) relatif à diverses mesures de nature à accélérer, dès 1953, la construction de logements économiques et familiaux (*Art. 9 et chap. IX*) (*Dispositions relatives aux prix des loyers et aux primes de déménagements*). (Nos 5883-5913-5956. — M. Grousseaud, rapporteur.)

Liste des projets, propositions ou rapports mis en distribution le samedi 21 mars 1953.

N° 5740. — Rapport de M. Viatte, au nom de la commission du travail, sur la proposition de loi tendant à faciliter le fonctionnement des commissions d'affiliation prévues à l'article 16 de la loi du 17 janvier 1948 instituant une allocation de vieillesse pour les personnes non salariées.

N° 5769. — Rapport de M Klock, au nom de la commission des affaires économiques, sur la proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à rendre applicable aux articles en osier fabriqués à la main la taxe à la production au taux de 5,50 p. 100 prévue à l'article 262 du code des impôts.

N° 5770. — Rapport de M. Guislain, au nom de la commission des pensions, sur la proposition de loi tendant à indemniser les déportés et internés de la guerre 1914-1918 relevant des lois du 6 août 1948 portant statut des déportés et internés de la Résistance et du 7 septembre 1948 portant statut des déportés et internés politiques, des dommages et pertes de biens subis à l'occasion de leur déportation et de leur internement.

N° 5772. — Rapport de M. Barrier, au nom de la commission de la famille, sur la proposition de loi tendant à l'annulation des arrêtés des 19 juin 1937 et 4 juillet 1947 pris pour assurer le fonctionnement de la loi du 14 juin 1934 sur les sérums et vaccins et rendant, au contraire, cette loi d'application impossible.

N° 5781. — Proposition de loi de M. Giovoni tendant à majorer de 15 F par repas les crédits de subvention aux restaurants universitaires pour l'exercice 1953 (renvoyée à la commission des finances).

N° 5782. — Proposition de loi de M. Cogniot tendant à instituer, en application de l'article 3 du statut général de la fonction publique, une indemnité de fonction pour le personnel de l'éducation nationale (renvoyée à la commission de l'éducation nationale).

N° 5787. — Rapport de M. Musmeaux, au nom de la commission du travail, sur le projet de loi tendant à compléter la loi du 25 février 1946 relative à la rémunération des heures supplémentaires de travail.

N° 5789. — Proposition de loi de M. Giovoni tendant à augmenter le montant des bourses de l'enseignement supérieur (renvoyée à la commission de l'éducation nationale).

N° 5791. — Proposition de loi de M. Frédéric-Dupont ayant pour objet de modifier la loi du 19 août 1950 instituant l'affiliation obligatoire des agents d'entreprises de transports routiers à la caisse autonome mutuelle de retraites des agents des chemins de fer secondaires (renvoyée à la commission des moyens de communication).

N° 5793. — Avis de M. Commentry, au nom de la commission de la défense nationale, sur la proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à libérer au bout de douze mois les jeunes officiers de la marine marchande des classes 1947, 1948 et 1949 incorporés dans la marine nationale.

N° 5802. — Rapport de M. Montalat, au nom de la commission de la famille, sur le projet de loi tendant à modifier et à compléter les dispositions législatives relatives à la répression du trafic et de l'usage illicite des stupéfiants.

N° 5803. — Rapport supplémentaire de Mme Francine Lefebvre, au nom de la commission du travail, sur la proposition de loi tendant à accélérer la procédure devant la juridiction des prud'hommes.

N° 5815. — Proposition de loi de M. Alcide Benoît tendant à l'interdiction de l'acquisition de biens fonciers à usage agricole et viticole par des sociétés commerciales ou industrielles (renvoyée à la commission de la justice).

N° 5823. — Proposition de loi de M. Dorey tendant à exonérer de l'impôt sur les revenus des personnes physiques, les rentes viagères d'invalidité servies aux fonctionnaires et agents assimilés victimes d'accidents ou de maladies contractées en service (renvoyée à la commission des finances).

N° 5824. — Proposition de loi de M. Raymond Boisdé tendant à développer le chèque comme moyen de règlement (renvoyée à la commission de la justice).

N° 5825. — Proposition de loi de M. Crouzier tendant à créer une caisse autonome de la construction et de la reconstruction (renvoyée à la commission de la reconstruction).

N° 5834. — Rapport de M. Defos du Rau, au nom de la commission de la justice, sur l'avis du Conseil de la République, sur le projet de loi complétant le paragraphe 1er de la section VII du titre II du livre III du code pénal par un article 367 (*interprètes*).

N° 5837. — Avis de M. Ninine, au nom de la commission des territoires d'outre-mer sur l'avis donné par le Conseil de la République sur le projet de loi complétant le paragraphe 1er de la section VII du titre II du livre III du code pénal par un article 367 (*interprètes*).

N° 5840. — Proposition de loi de M. Signor tendant à fixer exceptionnellement pour 1952 à 40.000 F le minimum de salaire annuel retenu pour le calcul de la retraite vieillesse des salariés de l'industrie des conserves de poissons en raison du chômage important qui affecte cette industrie (renvoyée à la commission du travail).

N° 5841. — Proposition de loi de Mlle Marzin tendant à fixer à cinquante-cinq ans et à soixante ans les limites d'âge applicables au personnel de la préfecture de la Seine, de l'assistance publique et du crédit municipal de Paris (renvoyée à la commission de l'intérieur).

N° 5844. — Rapport de M. de Monsabert, au nom de la commission de la défense nationale sur l'avis donné par le Conseil de la République sur la proposition de loi tendant à accorder un contingent spécial de croix de la Légion d'honneur et de médailles militaires à l'occasion du dixième anniversaire de la rentrée en guerre de l'Afrique du Nord aux côtés des alliés, le 8 novembre 1942.

N° 5845. — Rapport de M. de Monsabert, au nom de la commission de la défense nationale, sur la proposition de loi tendant à instituer une médaille commémorative de la campagne d'Italie.

N° 5848. — Proposition de loi de M. Raymond Boisdé tendant à compléter l'article 52 de la loi de finances du 7 février 1953 en vue d'une assimilation plus complète des salmoniculteurs aux exploitants agricoles (renvoyée à la commission des finances).

N° 5853. — Proposition de résolution de M. Guislain tendant à inviter le Gouvernement à assimiler les victimes de la guerre, militaires et civiles, titulaires d'une pension d'invalidité de 100 p. 100, aux personnes âgées de soixante-dix ans et plus au regard des dispositions qui accordent le payement prioritaire et immédiat des dommages de guerre (renvoyée à la commission des pensions).

N° 5854 (1). — Proposition de loi de M. Gilles Gozard tendant à permettre au Gouvernement de célébrer en 1953 avec éclat le centenaire de la naissance d'André Messager à Montluçon, sa ville natale (renvoyée à la commission des finances).

N° 5860. — Proposition de loi de M. Raymond Boisdé tendant à modifier l'article 14 de la loi de finances du 7 février 1953 relatif aux frais de représentation et de déplacement (renvoyée à la commission des finances).

N° 5864. — Rapport de M. Triboulet au nom de la commission de la reconstruction sur l'avis donné par le Conseil de la République sur le projet de loi tendant à modifier et à compléter l'ordonnance du 10 avril 1945 relative aux travaux préliminaires à la reconstruction.

N° 5870. — Avis de M. Barrot, au nom de la commission de la famille, sur le projet de loi portant additions et modifications à l'ordonnance du 5 mai 1945 instituant l'ordre national des pharmaciens et étendant aux territoires d'outre-mer et territoires sous tutelle l'application de la présente ordonnance ainsi modifiée.

N° 5873. — Rapport de M. Renard, au nom de la commission du travail, sur les propositions de loi tendant à instituer pour les apprentis une deuxième session du certificat d'aptitudes professionnelles.

N° 5956. — Avis de M. Halbout, au nom de la commission de la reconstruction, sur le projet de loi relatif à diverses mesures de nature à accélérer, dès 1953, la construction de logements économiques et familiaux. (*Art. 9 et Chap. IX*) (*Dispositions relatives aux prix des loyers et aux primes de déménagement.*)

N° 5969. — Rapport de M. Kir, au nom de la commission de l'éducation nationale, sur la proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à préserver le patrimoine de la France et à assurer l'ouverture au public de tous les monuments ou sites ayant un caractère historique ou artistique.

N° 5972. — Proposition de loi de M. Tourné tendant à étendre le bénéfice de l'allocation n° 8, crée par la loi du 19 juillet 1952, à tous les grands invalides, bénéficiaires de l'allocation 5 *bis*, dont le total arithmétique des infirmités atteint au moins 200 p. 100 (renvoyée à la commission des finances).

(1) Tirage restreint.

Commission de l'agriculture.

Séance du mercredi 18 mars 1953.

Présents. — MM. Bapst, Baurens, Becquet, Billat, Boscary-Monsservin, Bourdellès, Bricout, Briot, Cavelier, Charpentier, Deliaune, Detœuf, Florand, Garavel, Guitton (Antoine) (Vendée), Ihuel, Kauffmann, Laborbe, Mme Laissac, MM. Lalle, Lambert (Lucien), Laurens (Robert) (Aveyron), Loustau, Méhaignerie, Mouchet, Noe (de la), Paul (Gabriel), Ritzenthaler, Rochet (Waldeck), Saint-Cyr, Sesmaisons (de), Thomas (Alexandre) (Côtes-du-Nord), Tremouilhe, Tricart, Verneuil.

Suppléants. — MM. Castera (de M. Fourvel), Samson (de M. Pelleray), Golvan (de M. Pinvidic), Rincent (de M. Tanguy-Prigent), Mme Rocca (de M. Tourtaud).

Commission des finances.

Séance du vendredi 20 mars 1953.

Présents. — MM. André (Pierre) (Meurthe-et-Moselle), Benard (François), Boisdé, Corniglion-Molinier, Cristofol, David (Marcel) (Landes), Denais (Joseph), Dorey, Ferri (Pierre), Gabelle, Gardey (Abel), Gozard (Gilles), Jacquet (Marc) (Seine-et-Marne), Jules-Julien, Leenhardt (Francis), Le Roy Ladurie, Palewski (Jean-Paul), (Seine-et-Oise), Pluchet, Reynaud (Paul), Tinguy (de), Tourtaud, Ulver, Vallon (Louis).

Excusé. — M. Lemaire.

Suppléant. — M. Diethelm (de M. Lemaire).

Commission de la presse.

Séance du vendredi 20 mars 1953.

Présents. — MM. Bettencourt, Bouhey (Jean), Brusset (Max), Mme Degrond, MM. Lanet (Joseph-Pierre) (Seine), Secrétain.

Excusés. — M. Gosset, Desson, Jarrosson.

Commission du suffrage universel, des lois constitutionnelles, du règlement et des pétitions.

Séance du vendredi 20 mars 1953.

Présents. — MM. Ballanger (Robert) (Seine-et-Oise), Barrachin, Defos du Rau, Delachenal, Demusois, Dronne, Duquesne, Genton, Grimaud (Henri), Grimaud (Maurice) (Loire-Inférieure), Mme Lefebvre (Francine) (Seine), MM. Mazuez (Pierre-Fernand), Mercier (André) (Oise), Minjoz, Moisan.

Suppléants. — MM. Cayeux (de M. Gosset), Garet (de M. Delbez), Joubert (de M. Chamant), Lefranc (de M. Wolff), Mabrut (de M. Guille), Moatti (de M. Gaumont), Scustelie (de M. Prélot).

CONSEIL DE LA REPUBLIQUE

ANNÉE 1953

Ordre du jour du mardi 24 mars 1953.

A quinze heures. — SÉANCE PUBLIQUE

1. — Réponses des ministres aux questions orales suivantes:

I. — M. Henri Maupoil demande à M. le ministre de l'agriculture quelles mesures il compte prendre pour combattre la fièvre aphteuse; s'il a déjà pris des dispositions pour pallier les méfaits de ce fléau; dans l'affirmative, quelles sont ces mesures énergiques et si les paysans seront assurés que les vétérinaires de notre pays trouveront le vaccin nécessaire pour donner satisfaction à tous. (N° 376.)

II. — M. Marcel Boulangé expose à M. le ministre du travail et de la sécurité sociale que la situation des salariés devient de plus en plus précaire, notamment en raison de l'augmentation du chômage total ou partiel, ce qui entraîne une réduction de leur pouvoir d'achat, ainsi qu'un marasme grandissant dans le commerce; rappelle que les salaires sont pratiquement bloqués depuis le 15 septembre 1951 et que si une certaine stabilisation des prix a pu être obtenue, bien qu'elle ne corresponde pas à la baisse effective enregistrée sur le marché international, il n'en reste pas moins que personne ne peut raisonnablement soutenir que le coût de la vie est le même au mois de février 1953 qu'au mois de septembre 1951; demande quelles sont les mesures préconisées par le Gouvernement pour rétablir un équilibre entre les salaires et les prix permettant de donner un nouvel essor au commerce et de donner satisfaction aux légitimes revendications présentées par les salariés; demande notamment que soit réunie au plus tôt la commission supérieure des conventions collectives, qui doit obligatoirement donner son avis sur une augmentation éventuelle du salaire minimum interprofessionnel garanti, c'est-à-dire du salaire considéré comme un minimum et en dessous duquel aucun travailleur ne doit être rémunéré. (N° 377.)

III. — Mme Marcelle Devaud demande à M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil et à l'information s'il approuve la publicité indiscrète que la presse a récemment donnée à un cas médical douloureux, malgré la volonté des praticiens responsables et les règles traditionnelles de silence qu'imposent à la fois le véritable esprit scientifique et le respect de la personne humaine; et s'il n'eût pas été utile qu'il intervint pour faire cesser une pseudo-information souvent erronée et même contradictoire. (N° 364.)

IV. — M. Michelet demande à M. le ministre des affaires économiques: 1° comment des fruits secs d'origine américaine actuellement en cours de débarquement dans le port du Havre ont pu être chargés et payés à l'étranger, alors qu'aucune licence permettant leur entrée en France n'avait encore été délivrée par l'administration; 2° quels sont les critères qui ont permis une récente répartition de quota d'importation de fruits secs de même origine dans le cadre d'échanges compensés, la liste des bénéficiaires ne semblant comporter qu'un nombre très restreint de professionnels spécialisés dans ces produits, alors que — par contre — y figurent en majorité des groupes de maisons ayant, de notoriété publique, des intérêts commerciaux communs et ne semblant pas posséder des références d'activité antérieure justifiant les attributions consenties; 3° pour quelles raisons a été abandonné le projet qui avait été retenu par l'administration de soumettre les répartitions au comité technique d'importation. (N° 374.)

V. — M. Litaise demande à M. le ministre des affaires économiques: 1° s'il est exact que, comme l'expose un rapport récent du Conseil économique: « Actuellement, selon l'administration, 40 p. 100 environ des demandes de licences soit d'exportation, soit d'importation, émanent de sociétés qui ne figurent ni au registre du commerce, ni sur les contrôles fiscaux, ni, bien entendu, sur les listes de la sécurité sociale »; 2° comment il serait possible qu'au moment même où les licences essentielles à l'existence même d'industries et de commerces honnêtes sont refusées à ceux-ci, fussent accordés des permis d'exportation ou d'importation à de vagues sociétés ou particuliers incontrôlables à tous les points de vue; 3° quelles mesures il compte prendre, de toute urgence, pour remédier à un état de choses aussi choquant. (N° 378.)

VI. — M. Litaise demande à M. le ministre des affaires économiques: 1° combien de fonctionnaires contractuels ou non ont quitté depuis cinq ans son administration pour se mettre au service d'entreprises privées ressortissant à son contrôle et si ces migrations ont toutes été effectuées sans violation des interdictions portées à l'article 175 du code pénal et aux articles 8, 136 et 137 du statut des fonctionnaires; 2° s'il estime que le passage aux gages de particuliers ou de sociétés solliciteurs de licences d'exportation et d'importation d'agents gardant des liens trop récents avec l'administration dispensatrice de ces titres ne présente pas de dangers pour une juste et impartiale répartition de ces mêmes titres; 3° quelles mesures il compte prendre pour écarter toute possibilité d'apparition ou de réapparition de faits de l'espèce visée. (N° 379.)

2. — Examen d'une demande de pouvoirs d'enquête et de mission d'information, formulée par la commission de contrôle chargée de suivre l'application du traité de communauté européenne du charbon et de l'acier, sur les conditions de production du charbon et de l'acier dans les pays membres de la communauté.

3. — Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant majoration des taux de majoration de certaines rentes viagères et extension du régime des majorations. (N°s 147 et 177, année 1953. — M. Courrière, rapporteur; et n° , année 1953. — Avis de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale. — M. N..., rapporteur.)

4. — Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à porter de 10.000 F à 25.000 F la limite relative à l'admission de la preuve testimoniale pour les payements de l'Etat, des collectivités et établissements publics. (N°s 142 et 176, année 1953. — M. Emilien Lieutaud, rapporteur.)

5. — Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à subventionner l'achèvement du centre médico-social érigé à Ascq à la mémoire des héros de la Résistance et en faveur de leurs enfants. (N°s 162 et 178, année 1953. — M. Chapalain, rapporteur.)

6. — Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant le statut de l'appellation « Champagne ». (N°s 63 et 165, année 1953. — M. Henri Maupoil, rapporteur.)

7. — Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, fixant le régime des redevances dues pour l'occupation du domaine public par les ouvrages de transport et de distribution d'électricité et de gaz et par les lignes ou canalisations particulières d'énergie électrique et de gaz. (N°s 61 et 153, année 1953. — M. Radius, rapporteur.)

Convocations de commissions.

La commission de la reconstruction et des dommages de guerre se réunira le mardi 24 mars 1953, à quatorze heures trente (local n° 213):

Suite de l'examen du rapport de M. Denvers sur le projet de loi (n° 180, année 1953) modifiant la législation sur les habitations à loyer modéré.

Examen du rapport de M. Jozeau-Marigné sur le projet de loi (n° 179, année 1953) tendant à faciliter certaines opérations de reconstruction.

Examen des textes transmis par l'Assemblée nationale concernant le projet de loi (n° 5528 A. N.) relatif à diverses mesures de nature à accélérer, dès 1953, la construction de logements économiques et familiaux.

La commission du suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions se réunira le mardi 24 mars 1953, à quatorze heures trente (local n° 221):

Examen de la proposition de loi (n° 5858 A. N.) tendant à modifier la loi du 5 septembre 1947 fixant le régime général des élections municipales.

La commission du travail et de la sécurité sociale se réunira le mercredi 25 mars 1953, à dix heures (local n° 213):

Examen des rapports:

De M. Tharradin, sur la proposition de loi (n° 84, année 1953) modifiant les articles 11 et 12 de l'ordonnance n° 45-280 du 22 février 1945 instituant les comités d'entreprises;

De Mme Devaud, sur la proposition de loi (n° 115, année 1953) ouvrant un nouveau délai pour le rachat des cotisations d'assurance vieillesse par les cadres ou leurs conjoints survivants.

INFORMATIONS

RELATIVES

A L'ASSEMBLEE DE L'UNION FRANÇAISE

ANNÉE 1953

Ordre du jour du mardi 24 mars 1953.

A quinze heures. — SÉANCE PUBLIQUE

1. — Discussion de la proposition, présentée par M. Jacobson, président de la commission du plan, de l'équipement et des communications, au nom de cette commission, tendant à inviter le Gouvernement à attribuer aux départements d'outre-mer un complément de crédit de payement pour l'exercice 1953 et à provoquer d'urgence une autorisation d'engagement de dépenses de 10 milliards utilisables au cours des exercices 1953-1955. (N°s 88 et 99, année 1953. — M. Sylvestre, rapporteur. — Avis de la commission des affaires financières. — M. Fontanet, rapporteur.)

2. — Discussion de la proposition de MM. Borrey, Paul Catrice, La Gravière, Gervain, Randretsa, Cianfarani, Sylvestre, Souvannavong Ourot, Momo Touré, Zinsou, Saïd Ali Coubèche et Polycarpe tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes mesures utiles en vue de la restauration du palais de Versailles. (N°s 69, année 1952, et 23, année 1953. — M. Héline, rapporteur.)

3. — Suite de la discussion de la demande d'avis, transmise par M. le président de l'Assemblée nationale, sur le projet de loi concernant la dénomination du territoire formé par les Etablissements français de l'Océanie. (N°s 326, année 1952, 89 et 108, année 1953. — M. Roulleaux-Dugage, rapporteur.)

4. — Discussion de la demande d'avis, transmise par M. le président de l'Assemblée nationale, sur la proposition de loi de M. Duveau, député, tendant à modifier l'article 8 de la loi n° 50-772 du 30 juin 1950 fixant les conditions d'attribution des soldes et indemnités des fonctionnaires civils et militaires relevant du ministère de la France d'outre-mer et les conditions de recrutement, de mise en congé ou à la retraite de ces mêmes fonctionnaires. (N°s 257, année 1952, et 53, année 1953. — M. Polycarpe, rapporteur.)

5. — Discussion de la demande d'avis, transmise par M. le président du conseil des ministres, sur le projet de décret, présenté par M. le ministre de la France d'outre-mer, tendant à modifier certaines règles de la procédure à suivre devant les conseils du contentieux administratif dans les territoires d'outre-mer et dans les territoires sous tutelle. (N°s 58 et 111, année 1953. — M. Randretsa, rapporteur.)

6. — Discussion de la demande d'avis, transmise par M. le président du conseil des ministres, sur le projet de décret, présenté par M. le ministre de la France d'outre-mer, portant relèvement du montant des successions vacantes qui peuvent, après cinq ans, être portées en recettes au budget local des territoires relevant du ministère de la France d'outre-mer. (N°s 21 et 107, année 1953. — M. Do Huu Thinh, rapporteur.)

7. — Discussion de la proposition de MM. Jean Scelles, Borrey, Paul Catrice, Hazoumé, Jousselin, Naroun tendant à inviter le Gouvernement à organiser le dépôt légal des publications et les archives dans les départements algériens, les départements d'outre-mer et les territoires d'outre-mer de l'Union française et à y encourager l'histoire des collectivités locales. (N°s 282, année 1952, et 109, année 1953. — M. Abdesselam, rapporteur.)

8. — Discussion de la proposition de M. Borrey tendant à demander au Gouvernement de la République française la création dans l'Union française du corps des ingénieurs sanitaires. (N°s 417, année 1952, et 110, année 1953. — M. Borrey, rapporteur.)

Commission de défense de l'Union française.

Séance du vendredi 20 mars 1953.

Présents. — MM. André (Max), Bazé, Bichon (colonel), Do Huu Thinh, Fontanet, de Gouyon, Guiter, Laurent-Eynac, Legentilhomme (général), Marguerille, Milhe Poutingon, Mme Moreau (Emilienne), MM. Moullec (contre-amiral), Raphaël-Leygues, Schleiter, Schneider.

Suppléants. — M. Barbé (de M. Lachenal), M. Bégarra (de M. Charles-Cros), M. Alduy (de M. Roger Lévy), M. Héline (de M. Castex), M. Oudart (de M. Foccart), M. Bougenot (de M. Borrey), M. Nguyen Van Thi (de M. Buu Kinh), M. Nguyen Khac Su (de M. Nguyen Huu Thuan), M. Menguy (de M. Georgel).

Assistaient, en outre, à la séance. — MM. Vignes, Riond (Georges), Guy, Rosenfeld, Dardelle, Bidet (André), Cazelles.

Commission des relations extérieures.

1re séance du vendredi 20 mars 1953.

Présents. — MM. André Bidet, Dardelle, Gorse, de Gouyon, Guy, Héline, Menguy, Moullec (contre-amiral), Nguyen Khac Su, Nguyen Van Ty, Oudard, Riond (Georges), Rosenfeld, Vignes.

Suppléants. — M. Jean Guiter (de M. Berthaud), M. Do Huu Thinh (de M. Bui The Phuc), M. Raphaël-Leygues (de M. Delpuech), M. Cazelles (de M. Dumas), M. William Bazé (de Mme Eboué-Tell), M. le colonel Bichon (de M. Galimand), M. Max (André) (de Mme Lefaucheux), M. Margueritte (de M. Roger Lévy), M. Schleiter (de M. Morel), M. Barbé (de M. Odru), M. Laurent-Eynac (de M. Omer Sarraut), M. André Bidet (de M. Savi de Tové), Mme Emilienne Moreau (de M. Soppo Priso).

Assistaient, en outre, à la séance. — M. le président Pleven, ministre de la défense nationale; MM. Milhe Poutingon, Alduy, Bougenot, Bégarra, Fontanel, le général Legentilhomme, le colonel Schneider.

2e *séance du vendredi* 20 *mars* 1953.

Présents. — MM. Berthaud, André Bidet, Dardelle, Galimand, Gorse, de Gouyon, Guy, Odru, Oudard, Rosenfeld, Vignes.

Excusé. — M. Héline.

Suppléants. — M. Cazelles (de M. Dumas), M. William Bazé (de Mme Eboué-Tell), M. Fontanel (de Mme Lefaucheux), M. Gorse (de M. Lévy [Roger]), M. de Gouyon (de M. Morel), M. Galimand (de M. Georges Riond), M. André Bidet (de M. Savi de Tové), M. Rosenfeld (de M. Soppo Priso).

Convocations de commissions.

La commission des affaires économiques se réunira le mardi 24 mars 1953, à quatorze heures (local n° 120):

I. — Examen du projet de rapport établi par M. Loste, rapporteur de la demande d'avis (n° 20, année 1953) sur le projet de décret abrogeant le décret du 30 mai 1899 relatif à la fabrciation, à la vente et à l'introduction du sel dans les Etablissements français dans l'Inde.

II. — Questions diverses.

La commission des affaires financières se réunira le mercredi 25 mars 1953, à seize heures, 27, rue du Mont-Thabor, à Paris:

I. — Nominations de rapporteurs:

Pour la demande d'avis (n° 96, année 1953) sur le projet de décret portant création dans les Etablissements français de l'Océanie d'un organisme d'achat et de vente des tabacs;

Pour la demande d'avis (n° 97, année 1953) sur le projet de décret rendant applicables aux communes de Saint-Louis, Dakar et Rufisque certaines dispositions du décret du 12 novembre 1938 relatif à l'administration départementale et communale;

Pour la proposition (n° 196, année 1952) concernant la situation financière des pays d'outre-mer;

Pour la proposition tendant à inviter le Gouvernement à déposer un projet de loi étendant aux territoires relevant du ministère de la France d'outre-mer les dispositions de la loi n° 50-736 du 24 juin 1950, modifiant divers articles de la loi du 20 juillet 1895, relatif aux placements de fonds dans les caisses d'épargne.

II. — Questions diverses.

La commission de l'agriculture, de l'élevage, des chasses, des pêches et des forêts se réunira le mercredi 25 mars 1953, à seize heures trente, à l'annexe de l'Assemblée, 27, rue du Mont-Thabor, à Paris:

I. — Proposition (n° 191, année 1952) de M. Monnet relative à la protection des forêts et de la couverture végétale du sol. — Examen du rapport de M. Sérot; discussion.

II. — Demande d'avis (n° 452, année 1952) sur la proposition de loi de Mme Poinso-Chapuis relative à la régularisation du marché des corps gras. — Exposé de M. Guiter; discussion.

III. — Questions diverses.

INFORMATIONS RELATIVES AU CONSEIL ECONOMIQUE

Convocations de commissions.

Lundi 23 *mars* 1953.

Neuf heures trente.

COMMISSION DES FINANCES, DU CRÉDIT ET DE LA FISCALITÉ

Ordre du jour.

Adoption du projet de rapport et du projet d'avis établis par M. Malterre sur le projet de loi n° 5798 portant aménagements fiscaux.

Mercredi 25 *mars* 1953.

Neuf heures trente.

GROUPE DE TRAVAIL POUR L'ÉTUDE DES PROBLÈMES POSÉS PAR LE DÉVELOPPEMENT DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

(COMMISSION DES TRANSPORTS, DES POSTES, TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES ET DU TOURISME)

Ordre du jour.

Examen d'un questionnaire à adresser à quelques organismes particulièrement qualifiés en matière de circulation routière.

Neuf heures trente.

COMMISSION SPÉCIALE POUR L'ÉTUDE DU PROBLÈME DU SUCRE ET DU RHUM

Ordre du jour.

Suite de l'étude du rapport de M. Bicheron: auditions demandées.

A neuf heures quarante-cinq. — M. Mariotti, président de la Compagnie des rhums.

A onze heures. — M. Dubourg, professeur à l'école nationale des industries agricoles.

M. Gaillard, ingénieur en chef des sucreries coloniales.

Dix heures.

COMMISSION DES FINANCES, DU CRÉDIT ET DE LA FISCALITÉ

Ordre du jour.

Etude sur le rôle économique du crédit, sa situation actuelle et les réformes que celle-ci appelle:

Suite des travaux.

Dix heures.

GROUPE DE TRAVAIL POUR L'ÉTUDE SUR LES HÔPITAUX ET CLINIQUES PRIVÉS

(COMMISSION DES AFFAIRES SOCIALES)

Ordre du jour.

Dix heures trente. — Audition de M. le professeur Marquis, représentant la confédération des syndicats médicaux français.

Dix heures trente.

GROUPE DE TRAVAIL POUR L'ÉTUDE DES PROBLÈMES POSÉS PAR L'INSUFFISANCE DE NOTRE INFRASTRUCTURE AÉRONAUTIQUE

(COMMISSION DES TRANSPORTS, DES POSTES, TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES ET DU TOURISME)

Ordre du jour.

Audition demandée de M. Max Hymans, président de la compagnie nationale Air France, ou d'un de ses représentants.

Vingt heures trente.

GROUPE DE TRAVAIL POUR L'ÉTUDE DU PROBLÈME DU MÉTAYAGE

(COMMISSION DE L'AGRICULTURE)

Ordre du jour.

Suite de l'étude du rapport de synthèse présenté par M. Milhau.

Jeudi 26 *mars* 1953.

Huit heures trente.

COMMISSION DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE

Ordre du jour.

Communications.

Enquête sur la formation des ingénieurs et cadres techniques moyens en France:

Audition de M. Buisson, directeur général de l'enseignement technique au secrétariat d'Etat à l'enseignement technique, à la jeunesse et aux sports.

Audition de M. Ragey, directeur du Conservatoire national des arts et métiers.

Neuf heures trente.

COMMISSION SPÉCIALE POUR L'ÉTUDE DU PROBLÈME DES TEXTILES

Ordre du jour.

Audition de M. Crespel, président du syndicat des rouisseurs teilleurs de lin de France.

Audition de M. Verret, directeur de l'organisation économique et du contrôle des entreprises publiques au ministère des affaires économiques.

Discussion générale en vue de l'orientation des conclusions du rapport et désignation du rapporteur.

Dix heures.

COMMISSION DE LA CONJONCTURE ÉCONOMIQUE ET DU REVENU NATIONAL

Ordre du jour.

Revenu national:

Programme de travail du groupe de travail du revenu national.

Conjoncture économique:

Etude des traits caractéristiques de la conjoncture économique (*suite*).

Insuffisance des statistiques françaises et moyens d'y remédier:

Discussion d'une méthode de travail pour l'établissement du rapport général.

Quinze heures.

COMMISSION SPÉCIALE POUR L'ÉTUDE DES PROBLÈMES POSÉS PAR LES EXCÉDENTS D'ALCOOL.

Ordre du jour.

Auditions de représentants de la:

Confédération générale des planteurs de betteraves,

Fédération nationale des producteurs de fruits à cidre,

Fédération des associations viticoles de France.

Additif à l'horaire de travail des commissions.

(Douzième semaine.)

Mercredi 25 mars 1953.

Neuf heures.

GROUPE DE TRAVAIL POUR L'ÉTUDE DES CONDITIONS D'UN REDRESSEMENT ET D'UNE EXPANSION ÉCONOMIQUE

(COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES)

Ordre du jour.

Saisine de M. Taix portant sur les conditions d'un redressement et d'une expansion économique de notre pays.

Mise au point du questionnaire fixant le cadre de l'étude.

Dix heures.

GROUPE DE TRAVAIL CONSTITUÉ POUR SUIVRE LA MISE EN PLACE ET LE FONCTIONNEMENT DES INSTITUTIONS DE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DU CHARBON ET DE L'ACIER

(COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DU PLAN)

Ordre du jour.

Exposé de M. Charvet sur la situation de la sidérurgie.

Exposé de M. Verret sur la situation des charbonnages.

AVIS ET COMMUNICATIONS

Ministères des finances, du budget et des affaires économiques et ministère de l'agriculture.

Avis aux importateurs de bananes originaires et en provenance des Canaries.

(Poste 17 de l'accord commercial franco-espagnol du 6 novembre 1952.)

Conformément aux dispositions du titre VI de l'avis aux importateurs de produits originaires et en provenance d'Espagne, publié au *Journal officiel* du 27 novembre 1952, les importateurs sont informés qu'un contingent de 250 millions de francs de bananes originaires et en provenance des Canaries sera ouvert à l'importation à partir du 1er avril 1953 et au plus tard jusqu'au 31 mai 1953 inclus.

Cette importation sera réalisée sous le régime de la procédure dite des « certificats d'importation » telle qu'elle est définie par le titre III, section I, paragraphe II (A, B, C et D) et le titre IV de l'avis n° 483 de l'office des changes, publié au *Journal officiel* du 4 janvier 1951, c'est-à-dire, contre la seule remise, au bureau de douane intéressé, d'un certificat d'importation modèle CI, établi en double exemplaire.

Les importateurs ont la faculté de passer avec les vendeurs espagnols, soit des contrats commerciaux de vente ferme, soit des contrats de vente à la commission dans les conditions prévues par l'avis publié au *Journal officiel* du 7 mai 1952. Il est précisé, d'autre part, qu'aucun achat ne devra être effectué au-dessus d'un prix maximum fob de 50 F le kilogramme.

L'entrée en France et le dédouanement des marchandises ne pourront s'effectuer que par les seuls bureaux de douane habilités à exercer le contrôle phytosanitaire prévu pour l'importation des végétaux, tels qu'ils sont désignés par l'arrêté interministériel du 2 octobre 1952 paru au *Journal officiel* du 9 octobre 1952.

Les règlements financiers s'effectueront obligatoirement et exclusivement après la réalisation des importations. Toutefois, les importateurs, ont, dans les conditions fixées par l'article 90 de l'instruction 420 aux intermédiaires agréés, la possibilité d'ouvrir des accréditifs ou crédits documentaires en faveur du fournisseur étranger.

Un avis publié ultérieurement au *Journal officiel*, informera les importateurs de l'épuisement du contingent indiqué ci-dessus, dans le cas où il serait réalisé avant le 31 mai 1953.

Ministère de l'éducation nationale.

ENSEIGNEMENT TECHNIQUE, JEUNESSE ET SPORTS

Avis de concours pour le recrutement de professeurs techniques adjoints d'enseignement ménager des écoles nationales professionnelles et collèges techniques.

Un concours pour le recrutement de vingt-sept professeurs techniques adjoints d'enseignement ménager des écoles nationales professionnelles et collèges techniques s'ouvrira à Paris, le 21 septembre 1953 (1).

Les inscriptions seront reçues, à partir du 1er juin 1953, par le 5e bureau de la direction de l'enseignement technique, 44, rue de Bellechasse, à Paris (7e), qui fournira les imprimés nécessaires à la constitution du dossier.

Elles seront closes le 21 juillet 1953.

Les candidates doivent:

1° Etre âgées de vingt et un ans au moins et de quarante-cinq ans au plus au 31 décembre de l'année du concours;

2° Etre titulaires de l'un des diplômes suivants: brevet supérieur, baccalauréat, diplôme d'élève brevetée des écoles nationales professionnelles (section commerciale, hôtelière ou ménagère), brevet d'enseignement commercial second degré, brevet d'enseignement social second degré;

3° Justifier du stage accompli dans une école normale nationale d'apprentissage à la suite du concours de recrutement de professeurs d'enseignement technique théorique d'enseignement ménager des centres d'apprentissage.

(1) Le nombre de postes est susceptible d'être modifié.

Ministère des travaux publics, des transports et du tourisme.

Avis de concours pour l'emploi d'agent du contrôle des établissements de pêche maritimes.

L'arrêté du 28 février 1953 a ouvert un concours pour l'emploi d'agent du contrôle des établissements de pêche maritimes qui s'ouvrira le 3 juin 1953, pour deux places.

Les candidats ne doivent pas avoir dépassé l'âge de quarante ans, cette limite d'âge étant éventuellement reculée pour tenir compte du service militaire et des charges de famille.

Les dossiers de candidature doivent être adressés, en ce qui concerne ce concours, soit aux chefs de quartiers d'inscription maritime, soit au ministère de la marine marchande (direction de l'administration générale et des gens de mer), 3, place de Fontenoy, à Paris (7e).

Le registre des inscriptions sera clos le 3 mai 1953.

Les épreuves auront lieu à Paris et dans les ports qui seront ultérieurement désignés.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.

Le Préfet, Directeur des Journaux officiels,
JEAN REYMOND.

COTE DES CHANGES

VERSEMENT TÉLÉGRAPHIQUE

Derniers cours cotés en Bourse.	19 mars — Cours relevés après Bourse.	DEVISES	20 mars 1953 — Cours relevés avant Bourse.	20 mars 1953 — Cours cotés en Bourse.
350 ..	.... ..	Etats-Unis (1 dollar)...	.... ..	349 95 ....
703 ..	.... ..	Belgique (100 francs)..	.... ..	702 875 ....
355 10	.... ..	Canada (1 dollar)......	.... ..	355 30 ....
1217 50	.... ..	Portugal (100 escudos).	.... ..	1217 50 ....
8026 25	.... ..	Suisse (100 francs)....	.... ..	8030 .. ..
163 70	.... ..	Côte Fse des Somalis (100 francs Djib.)....	.... ..	163 70 ....

ANNONCES

TIRAGES FINANCIERS

CAISSE NATIONALE DE L'ENERGIE

DIRECTION GÉNÉRALE: 1, RUE TAITBOUT, PARIS
DÉPARTEMENT DES TITRES: 68, RUE DU FAUBOURG-SAINT-HONORÉ, PARIS

OBLIGATIONS DE 5.000 F 4 0/0 1946
DE LA
Société de transport d'énergie des Cévennes.

Les porteurs d'obligations 4 0/0 de 5.000 F (émission 1946) de la Société de transport d'énergie des Cévennes sont informés que l'amortissement du 10 avril 1953 a été réalisé par voie de rachat en Bourse. En conséquence, il ne sera pas effectué de tirage au sort.

Numéros des obligations restant à rembourser.

Néant

PAPETERIES JOHANNOT

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 60.000.000 DE FRANCS
SIÈGE SOCIAL : PLACE DU FAYA, A ANNONAY (ARDÈCHE)
Registre du commerce : Annonay 115.

Obligations de 2.000 F 4 1/4 0/0 1943.

LISTE NUMERIQUE

1° **Des 55 obligations sorties au neuvième tirage au sort du 16 mars 1953 et formant avec les obligations rachetées en Bourse la totalité de l'annuité à amortir au 1er avril 1953.** Ces obligations seront remboursables à 2.001 F;

2° **Des obligations sorties aux tirages antérieurs et non encore présentées au remboursement.**

NUMÉROS	ANNÉES de remboursement.	NUMÉROS	ANNÉES de remboursement.	NUMÉROS	ANNÉES de remboursement.
10	47	676	53	1.286	53
15	52	702	53	1.297	53
77	52	729	53	1.301	53
144	51	772	52	1.308	53
166	50	805	51	1.333	53
266	53	812	53	1.368	53
329	53	846	53	1.402	53
339	53	934	53	1.406	53
376	50	943	53	1.407	53
406	47	964	53	1.414	53
409	53	965	53	1.488	53
441	53	980	53	1.492	53
489	52	1.018	53	1.566	53
490	53	1.043	53	1.572	46
501	53	1.049	51	1.574	51
534	53	1.111	53	1.582	53
547	53	1.156	53	1.587	53
577	53	1.162	53	1.610	53
584	51	1.189	53	1.651	51
599	53	1.193	53	1.662	53
615	53	1.196	53	1.668	53
616	53	1.231	53	1.670	53
663	53	1.240	53	1.688	53
664	53				

MESSAGERIES FLUVIALES DE COCHINCHINE

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 1.062.500 PIASTRES INDOCHINOISES
SIÈGE SOCIAL: SAIGON
Registre du commerce: n° 204.

OBLIGATIONS 5 0/0 1930.

Le tirage au sort effectué le 16 février 1953 a porté sur 172 obligations.

Sur les 172 numéros sortis, tous les numéros supérieurs à 4.250, soit 71 numéros, concernent des obligations qui n'ont pas été émises. D'autre part, parmi les numéros restant, 15 représentent des obligations déjà amorties par rachat.

Il résulte de ce qui précède que 66 obligations seulement sont à rembourser, à savoir les numéros:

31	32	34	41	50	2.300	2.381	2.439	2.495	2.534
126	217	218	386	389	2.608	2.646	2.731	2.735	2.743
401	426	427	499	557	2.770	2.882	2.924	2.972	2.981
699	813	837	872	996	2.990	3.176	3.210	3.214	3.286
1.162	1.193	1.229	1.240	1.257	3.391	3.498	3.540	3.606	3.751
1.263	1.280	1.293	1.331	1.402	3.764	3.782	3.877	3.906	3.949
1.612	1.697	1.704	1.790	1.939	3.985	3.991	3.995	4.018	4.042
1.950	2.960	2.055	2.061	2.110	4.048	4.059	4.061	4.127	4.138
2.225	2.238	2.277	2.280	2.282	4.144				

remboursables à 1.000 F à partir du 15 mars 1953 (coupon n° 46 attaché) à la Banque de l'Indochine et à la Banque franco-chinoise.

Numéros des obligations sorties aux tirages précédents et non encore présentées au remboursement.

Tirage du 18 février 1938.
4.083

Tirage du 15 février 1943
4.020 4.021 4.024

Tirage du 14 février 1944.
507 4.017

Tirage du 12 février 1945.
497 3.313

Tirage du 12 février 1946.
171 495

Tirage du 15 février 1947.
412 1.622

Tirage du 16 février 1948.
393 3.533 4.019

Tirage du 16 février 1949.
1.255

Tirage du 16 février 1950.
402 1.648 1.754 1.914

Tirage du 16 février 1951.

198	222	355	500	695
1.230	1.231	1.242	1.488	1.784
2.077	2.083	2.210	2.366	3.235

Tirage du 16 février 1952.

46	403	661	706	725
733	791	805	1.018	1.157
1.266	1.323	1.408	1.429	1.551
1.565	1.566	1.677	1.709	1.744
1.936	1.985	2.202	2.239	2.290
2.295	2.318	2.328	2.332	2.351
2.437	2.522	2.576	2.582	2.736
2.897	2.935	2.947	2.992	3.823
3.981	3.996	4.005	4.231	4.232

CAISSE NATIONALE DE L'ENERGIE

DIRECTION GÉNÉRALE: 1, RUE TAITBOUT, PARIS
DÉPARTEMENT DES TITRES: 68, RUE DU FAUBOURG-SAINT-HONORÉ, PARIS

OBLIGATIONS

Caisse nationale de l'énergie 4 0/0 juin 1952 (Moyenne-Dordogne).

Les porteurs d'obligations Caisse nationale de l'énergie 4 0/0 juin 1952 (Moyenne-Dordogne) de 10.000 F sont informés que l'amortissement du 15 avril 1953 a été réalisé par voie de rachat en Bourse. En conséquence, il ne sera pas effectué de tirage au sort.

(*Le tableau d'amortissement a été publié au* Journal officiel *du 12 juin 1952.*)

AVIS DIVERS

TRAMWAYS ET ELECTRICITE DE DAMAS

Société anonyme belge au capital de 40.000.000 de francs belges

Siège social: 1, place du Trône, BRUXELLES

Registre du commerce: Bruxelles n° 18691.

Une première assemblée générale des obligataires de la société, qui avait été convoquée à Bruxelles pour le 9 mars, n'ayant pu délibérer faute de réunir le quorum légal, MM. les porteurs d'obligations de 5 1/2 0/0 1931 sont convoqués à une nouvelle assemblée générale, qui aura lieu le lundi 30 mars 1953, à quinze heures, au siège social, et qui délibérera valablement, quelle que soit la portion représentée du montant des obligations en circulation, sur l'ordre du jour ci-après, qui faisait déjà l'objet de l'assemblée générale du 9 mars 1953:

1° Exposé de la situation;
2° Nomination d'un mandataire, en remplacement de M. René Roger, décédé à Paris le 26 juin 1952, lequel mandataire sera chargé d'exécuter les décisions prises;
3° Prorogation des échéances d'intérêts à partir du 1er avril 1953 jusqu'à une date à fixer par l'assemblée;
4° Suspension de l'amortissement jusqu'à une date à fixer par l'assemblée.

A cette assemblée pourront assister ou se faire représenter tous les porteurs d'obligations, à charge par les propriétaires d'obligations nominatives d'être inscrits sur les registres de la société cinq jours francs au moins avant celui fixé pour la réunion, et par les détenteurs d'obligations au porteur de déposer leurs titres dans le même délai, contre remise d'un récépissé nominatif de dépôt sur présentation duquel ils seront admis à l'assemblée, soit:

En Belgique:

Au siège social: 1, place du Trône, à Bruxelles;
A la Banque de Paris et des Pays-Bas, 31, rue des Colonies, à Bruxelles;
Au Crédit lyonnais, 78, rue Royale, à Bruxelles.

En France:

A la Banque de Paris et des Pays-Bas, 3, rue d'Antin, à Paris;
Au Crédit lyonnais, 19, boulevard des Italiens, à Paris, ainsi qu'à tous les sièges, agences et succursales en France de cet établissement.

Des pouvoirs seront tenus à la disposition des porteurs d'obligations qui ne pourraient assister eux-mêmes à l'assemblée, au siège social et dans les banques ci-dessus.

Le conseil d'administration.

AVIS D'ADJUDICATIONS

Ministère des travaux publics, des transports et du tourisme.

FONDS SPÉCIAL D'INVESTISSEMENT ROUTIER

ALPES-MARITIMES — R. N. n° 202.

Redressement et élargissement à 7 m dans les gorges de la Mescla (1re tranche). — (Section comprise entre les P. K. 92.280 et 92.458,82 sur une longueur de 178 m 86).

AVIS D'ADJUDICATION

Une adjudication publique au rabais, sur soumission cachetée, des travaux de redressement et d'élargissement à 7 m de la R. N. n° 202 dans les gorges de la Mescla, entre les P. K. 92.280 et 92.458,82, aura lieu à Nice (préfecture, annexe, Grand Hôtel, salle 168), avenue Félix-Faure, le 28 mars 1953, à dix heures.

Montant des travaux	8.940.300 F.
Somme à valoir	1.059.700
Total	10.000.000 F.

Cautionnement provisoire: 150.000 F.
Cautionnement définitif: 300.000 F.

Les pièces qui doivent, par application de l'annexe à l'article 8 *bis* des clauses et conditions générales, être soumises au visa préalable de l'ingénieur en chef devront, à peine de forclusion, être déposées dix jours au moins avant celui de l'adjudication entre les mains de M. Mechin, ingénieur en chef, à Nice.

Celui-ci les visera et les remettra au déposant, contre décharge, trois jours au moins avant celui de l'adjudication.

Les pièces du projet seront communiquées aux entrepreneurs tous les jours, excepté les dimanches et jours fériés:

1° Dans les bureaux de la préfecture (1re division, 2e bureau, n° 240) de neuf heures trente à douze heures et de quatorze heures à dix-sept heures;

2° Dans les bureaux de M. Mechin, ingénieur en chef des ponts et chaussées, 41, rue Gounod, à Nice, de dix heures à douze heures et de quatorze heures à seize heures.

Les concurrents adresseront leurs soumissions, avec les pièces mentionnées dans l'annexe à l'article 8 *bis* du cahier des clauses et conditions générales, par lettre recommandée, à l'adresse suivante:

M. Mechin, ingénieur en chef des ponts et chaussées, 41, rue Gounod, à Nice.

Le délai pour la réception des lettres recommandées expirera le dernier jour non férié précédant la veille de l'adjudication, à seize heures, terme de rigueur. Les soumissions qui parviendront postérieurement à l'expiration de ce délai ne seront pas admises.

Préfecture de la Seine-Inférieure.

MINISTÈRE DE LA RECONSTRUCTION ET DE L'URBANISME

PONTS ET CHAUSSÉES — SERVICE VOIRIE ET RÉSEAUX DIVERS

VILLE DU HAVRE

COLLECTEUR DES LONDES (tranche 1953)

Adjudication restreinte sur offres de prix dans les formes réglementaires, sur soumission cachetée, des travaux de construction du dernier tronçon du collecteur des Londes.

Montant du cautionnement provisoire: néant.
Montant du cautionnement définitif: 5 millions de francs.

L'adjudication sera basée sur un détail estimatif préparé par l'administration, quant aux quantités, et complété par les soumissionnaires, quant aux prix unitaires.

Les pièces d'admission devront parvenir à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées (service C. 40), 25, boulevard des Belges, à Rouen, avant le mardi 31 mars 1953, à seize heures, terme de rigueur. La liste des personnes admises à concourir sera arrêtée par le bureau d'adjudication.

Les pièces du projet seront communiquées aux entrepreneurs tous les jours, excepté dimanches, jours fériés et samedis après-midi, dans les bureaux:

1° De la préfecture de la Seine-Inférieure (2e division, 1er bureau), 29, rue de Fontenelle, à Rouen, de neuf heures à douze heures et de quatorze heures à dix-sept heures;

2° De M. Prempain, ingénieur en chef des ponts et chaussées, 25, boulevard des Belges, à Rouen (service C. 40), de neuf heures à douze heures et de quatorze heures à dix-sept heures;

3° De M. Huet, ingénieur d'arrondissement du Havre, cours de la République, n° 1, au Havre, de neuf heures à douze heures et de treize heures à dix-sept heures.

Un programme sommaire résumant l'objet de l'entreprise et la description des travaux, accompagné d'un plan, sera envoyé aux entrepreneurs et aux personnes intéressées qui en feront la demande à l'ingénieur en chef.

Fait à Rouen, le 16 mars 1953.

Le préfet,
JEAN MAIREY.

DEMANDES DE CHANGEMENT DE NOM

M. Henri Eicken, né à Bocholt (Allemagne) le 22 février 1900, nationalité française, industriel, demeurant à Lyon, 60, boulevard des Belges, agissant tant en son nom personnel qu'en celui de sa femme, Marie-Pierrette Roux, née à Lyon le 9 janvier 1910, présente une requête auprès du garde des sceaux à l'effet de substituer à son nom patronymique d'Eicken celui d'Estienne.

M. Rotszyld (Abram), né le 23 janvier 1915 à Varsovie (Pologne), demeurant 25, rue du Lieutenant-Heitz, à Vincennes (Seine), agissant en son nom et au nom de son fils mineur Eric, né le 21 septembre 1947 à Nogent-sur-Marne (Seine), dépose une requête auprès du garde des sceaux à l'effet de substituer à son nom patronymique celui de Roudil ou subsidiairement celui de Rodier.

M. Levy (Moïse-Valency), né à Marnia (département d'Oran) le 16 octobre 1913, demeurant à Pantin (Seine), 22, rue de Paris, dépose une requête auprès du garde des sceaux à l'effet de substituer à son nom patronymique celui de Valency (Moïse) afin de s'appeler légalement à l'avenir Valency (Moïse) au lieu de Levy (Moïse-Valency).

Mme Maccario (Anna), épouse Xenard, née à Tunis le 7 septembre 1909, y demeurant 65, rue des Orangers, agissant pour le compte de sa fille mineure Roberte-Janine-Anna Maccario, née au Mans le 21 juillet 1937, dépose une requête auprès du garde des sceaux à l'effet de substituer à son nom patronymique celui de Lartigue.

ANNONCES JUDICIAIRES ET LEGALES

SEQUESTRES

Par ordonnance en date du 10 mars 1951, le président du tribunal de première instance de Saverne a donné mainlevée du séquestre placé sur les biens, droits et intérêts appartenant à la dame Thaumuller (Margot), ayant demeuré à Saverne (Bas-Rhin), actuellement domiciliée à Schweinfurt (Allemagne), ordonnance de mise sous séquestre du 17 novembre 1951.

ASSOCIATIONS

ASSOCIATIONS FRANÇAISES

DECLARATIONS

(Décret du 16 août 1901.)

21 février 1953. Déclaration à la préfecture de police. **Salon gastronomique de Paris.** But: mettre en valeur la cuisine française. Siège social: 94, rue du Faubourg-Saint-Honoré, Paris.

24 février 1953. Déclaration à la sous-préfecture de Saint-Jean-d'Angély. Association **L'Echo de la Nie.** But: exécution publique de concerts aux défilés. Siège social: mairie, Néré.

24 février 1953. Déclaration à la sous-préfecture de Castelsarrasin. **Association mutuelle cantonale des anciens prisonniers de Montaigu-de-Quercy (A. M. C. A. P. M.).** But: aide morale et matérielle aux camarades anciens prisonniers et maintien des liens de camaraderie noués derrière les barbelés. Siège social: mairie, Montaigu-de-Quercy.

25 février 1953. Déclaration à la sous-préfecture de Montluçon. **Essi de Meaulne.** But: développer le tourisme à Meaulne et dans sa région. Siège social: mairie, Meaulne.

25 février 1953. Déclaration à la sous-préfecture de Pamiers. **Association d'éducation populaire de l'Ariège.** But: éducation du public par conférences, théâtres, cinéma, bibliothèques, sports. Siège social: chez M. Ginet, Rieucros.

26 février 1953. Déclaration à la préfecture de la Guadeloupe. **Amicale des anciens de la flotte de l'Etat.** But: renforcer les liens de camaraderie et de solidarité existant entre les anciens marins. Siège social: domicile de son président, 89, rue Frebault, Pointe-à-Pitre.

27 février 1953. Déclaration à la sous-préfecture de Briey. **Amicale des vieux travailleurs de Ville-Houdlémont.** But: venir en aide par des dons en espèces et en nature aux vieillards nécessiteux. Siège social: mairie, Ville-Houdlémont.

28 février 1953. Déclaration à la sous-préfecture de Soissons. **Association pour la protection des monuments historiques.** But: promouvoir des initiatives ayant pour objet la protection des monuments historiques, et particulièrement de ceux de l'arrondissement de Soissons. Siège social: 11, square du Docteur-Bonnenfant, Soissons.

28 février 1953. Déclaration à la sous-préfecture de Villefranche. **Association Jeanne-d'Arc.** But: pratique de l'éducation physique et des sports. Siège social: salle des œuvres, la Ville.

28 février 1953. Déclaration à la sous-préfecture de la Flèche. **Amicale des démobilisés et victimes de la guerre 1939-1945 de Clermont-Créans.** But: resserrer et maintenir les liens de camaraderie et d'entr'aide entre ses membres. Siège social: mairie, Clermont-Créans.

1er mars 1953. Déclaration à la sous-préfecture de Meaux. **Section locale des mutilés du travail, assurés sociaux et invalides civils du canton de Lagny.** But: amélioration du sort des victimes. Siège social: mairie de Chelles.

2 mars 1953. Déclaration à la sous-préfecture de Philippeville. **Syndicat de défense des acquéreurs de terrains du lotissement Buono frères.** But: défendre les droits et actions des terrains dépendant du lotissement Buono frères. Siège social: villa Cros, lotissement Buono, Béni-Melek, Philippeville.

2 mars 1953. Déclaration à la préfecture d'Oran. **Vespa-Club.** But: diffusion du scooter. Siège social: 39 *bis*, rue Alsace-Lorraine, Oran.

2 mars 1953. Déclaration à la préfecture de la Gironde. **Cantine scolaire de Saint-Gervais.** But: améliorer et faciliter la fréquentation scolaire des élèves des écoles publiques de la commune, en fournissant des repas aux conditions les meilleures et les plus avantageuses. Siège social: mairie de Saint-Gervais.

3 mars 1953. Déclaration à la préfecture de Seine-et-Oise. **Mouvement d'aide au logement à Chatou.** But: grouper les personnes physiques ou morales qui s'intéressent au problème du logement et à la lutte contre le taudis, et mettre en œuvre tous moyens pour remédier à la crise du logement à Chatou. Siège social: 10, villa Lambert, Chatou.

3 mars 1953. Déclaration à la préfecture de police. **Anciens du cours complémentaire industriel de Clichy (A. C. C. I. C.).** But: éducation postscolaire. Siège social: école publique de garçons, groupe Pasteur, 4, rue Ferdinand-Buisson, Clichy.

3 mars 1953. Déclaration à la préfecture de Blois. **Association locale des aides familiales rurales.** But: aider la mère de famille rurale, en lui procurant le concours d'aides familiales; prendre en charge les aides familiales, leur assurer un travail familial et social. Siège social: mairie de Villexanton.

3 mars 1953. Déclaration à la préfecture de la Gironde. **Les Pétanqueurs du Chiquet.** But: pratique du jeu de pétanque. Siège social: 17, avenue des Deux-Ponts, Pessac.

4 mars 1953. Déclaration à la préfecture du Morbihan. **Association sportive de l'école d'agriculture.** But: pratique des sports et préparation militaire. Siège social: école d'agriculture, la Touche en Ploërmel.

4 mars 1953. Déclaration à la préfecture de police. **Comité d'études et de recherches économiques rurales (C. E. R. E. R.).** But: effectuer des études et des recherches économiques intéressant le monde rural, donner la diffusion utile à ses travaux. L'association orientera ses études dans le sens d'une consommation accrue des produits agricoles et d'une propagande visant au maintien de l'exploitant agricole sur sa terre. Siège social: 18, rue des Pyramides, Paris.

4 mars 1953. Déclaration à la sous-préfecture de Saintes. **Avenir de Boutenac.** But: continuer l'éducation à l'école; organisation de soirées artistiques; développement parmi ses sociétaires de sentiments d'affection réciproques; solidarité et coopération. Siège social: école de garçons, Boutenac.

4 mars 1953. Déclaration à la sous-préfecture d'Autun. **Les Amis de la Cozanne.** But: aménagement et repeuplement de la rivière; lutte contre le braconnage. Siège social : mairie de Cheilly-lès-Maranges.

5 mars 1953. Déclaration à la préfecture de Quimper. **Groupement breton des coopératives agricoles spécialisées de vente de plants de pommes de terre.** But: défense des intérêts matériels et moraux des coopératives; régler amiablement tous différends entre adhérents; propagande pour le plant de pommes de terre sélectionné; étude pour l'amélioration des conditions de production, conservation et vente du plant de pommes de terre sélectionné. Siège social: ancien séminaire, route de Pont-l'Abbé, Quimper.

5 mars 1953. Déclaration à la préfecture des Basses-Alpes. **Le Foyer du travailleur.** But: élever le niveau intellectuel et moral des adultes des deux sexes et resserrer les liens de bonne entente et de fraternité qui doivent unir les membres de la grande famille tullésaine. Siège social: anciennes écoles, Sainte-Tulle.

5 mars 1953. Déclaration à la préfecture d'Indre-et-Loire. **Ecurie Touraine.** But: créer, conserver et affermir les liens d'amitié sportive entre les membres et leur offrir l'aide matérielle et l'appui moral dont ils peuvent avoir besoin; encourager la pratique de l'automobile comme engin de sport. Siège social: Automobile-Club de l'Ouest, 4, place Jean-Jaurès, Tours.

6 mars 1953. Déclaration à la préfecture du Rhône. **Association des locataires et propriétaires occupants du groupe « Route de Vienne ».** But: défendre les intérêts des occupants de l'immeuble. Siège social: 17, rue Benoît-Bernard, Lyon.

6 mars 1953. Déclaration à la préfecture de l'Allier. **Foyer rural de Pouzy-Mesangy.** But: élévation morale et éducation de la jeunesse. Siège social: mairie de Pouzy-Mesangy.

6 mars 1953. Déclaration à la préfecture d'Auch. **La Pétanque samatanaise.** But: sport bouliste provençal. Siège social: café Labat, Samatan.

6 mars 1953. Déclaration à la sous-préfecture de Libourne. **Cercle chorégraphique de Libourne.** But: défense et diffusion de la danse classique et rythmique au moyen de cours, concerts, conférences et d'un groupe artistique susceptible de se produire en public. Siège social: café de la Renaissance, place Joffre, Libourne.

7 mars 1953. Déclaration à la préfecture du Var. **Amicale des Corses et des amis de la Corse, de Fréjus.** But: grouper fraternellement, dans un même sentiment d'amitié et de solidarité, tous les Corses en résidence à Fréjus ou dans d'autres communes. Siège social: 5, rue Grisolle, Fréjus.

10 mars 1953. Déclaration à la sous-préfecture de Bayonne. **Rhune et Nivelle.** But: fondation, entretien, développement d'établissements scolaires, d'œuvres d'éducation morale et physique, de patronages, de colonies de vacances et d'œuvres postscolaires et d'éducation populaire de toute nature. Siège social: maison Marcenia, Ascain.

10 mars 1953. Déclaration à la sous-préfecture de Sarlat. **Groupement patronal interentreprises pour la médecine du travail**, à Sarlat. But: surveillance médicale du personnel des entreprises. Siège social: usine Porges, Sarlat.

10 mars 1953. Déclaration à la préfecture de Mâcon. **Association départementale pour l'accueil et l'hébergement des citoyens français nord-africains en Saône-et-Loire.** But: entr'aide et assistance aux citoyens nord-africains. Siège social: préfecture de Saône-et-Loire, Mâcon.

10 mars 1953. Déclaration à la préfecture du Calvados. **Comité régional de Normandie de la fédération française de cyclisme.** But: encouragement, développement et organisation du sport cycliste sous toutes ses formes en Normandie. Siège social: bar de Strasbourg, 3, rue de Strasbourg, Caen.

10 mars 1953 Déclaration à la préfecture du Gard. **Judo-Club alésien.** But: étude et pratique du judo. Siège social: restaurant de l'Abbaye, place de l'Abbaye, Alès.

10 mars 1953. Déclaration à la préfecture de la Haute-Vienne. **Association des labels de qualité du Limousin.** But: défense des labels de qualité définis par la société des industries d'art du Limousin. Siège social: chambre de commerce de Limoges, 9, boulevard Carnot, Limoges.

11 mars 1953 Déclaration à la préfecture de police. **Scooter-Club de l'Ile-de-France.** But: extension, développement, amélioration de la pratique du scooter en France et à l'étranger; défense des intérêts des personnes ayant possédé, possédant ou devant posséder un scooter et des personnes de mouvements régionaux déjà existants. Siège social: 49, avenue d'Iéna, Paris

11 mars 1953. Déclaration à la sous-préfecture de Lodève. **La Joyeuse Pétanque lodévoise.** But: pratique du sport boules. Siège social: café des Platanes, Lodève.

11 mars 1953. Déclaration à la préfecture de police. **Institut français de navigation.** But: favoriser le développement scientifique et technique de la navigation maritime et aérienne. Siège social: 13, rue de l'Université, Paris.

11 mars 1953. Déclaration à la préfecture de la Loire. **Amicale classe 1946.** But: resserrer les liens d'amitié entre camarades. Siège social: 23, rue Gambetta, la Ricamarie.

12 mars 1953. Déclaration à la préfecture de police. **Union populaire catholique du 20e.** But: aide aux vieillards dans le besoin ainsi qu'aux familles nombreuses nécessiteuses du 20e arrondissement. Siège social: 9, rue du Retrait, Paris.

13 mars 1953. Déclaration à la préfecture de Pau. **Association sportive Les Bernadettes.** But: pratique de l'éducation physique et des sports. Siège social: 2 *bis*, rue Carrérot, Pau.

13 mars 1953. Déclaration à la sous-préfecture de Saint-Malo. **Association pour la formation professionnelle des jeunes paysannes de la région de Paramé.** But: formation professionnelle des jeunes paysannes. Siège social: cours ménager rural, 3, rue des Frères-Ruellan, Paramé.

16 mars 1953. Déclaration à la préfecture de la Charente. **Amicale éducative des écoles publiques.** But: éducation scolaire, périscolaire, postscolaire. Siège social: école publique, Feuillade.

16 mars 1953. Déclaration à la préfecture de la Charente. **Section locale des conseils de parents d'élèves des écoles laïques de Feuillade.** But: veiller à la défense des intérêts matériels et moraux de l'école laïque. Siège social: école publique, à Feuillade.

16 mars 1953. Déclaration à la préfecture de Lille. **Amicale des amis et anciens de La Saint-Michel.** But: œuvre matérielle et morale de la société de gymnastique La Saint-Michel. Siège social: café de l'Etoile, 9, rue Clemenceau, Linselles.

16 mars 1953. Déclaration à la préfecture de Marseille. **Aubagne-XIII, Rugby à XIII.** But: pratique du jeu à XIII. Siège social: 6, cours Barthélémy, à Aubagne.

16 mars 1953. Déclaration à la préfecture de Toulouse. **Association syndicale des propriétaires de la Roseraie et du Parc** (partie défectueuse du lotissement). But: achèvement de la viabilité. Siège social: café-dancing, 135, route d'Agde, Toulouse.

16 mars 1953. Déclaration à la préfecture de Toulouse. **Centre départemental des indépendants de la Haute-Garonne.** But: défense des libertés. Siège social: 31, rue de Metz, Toulouse.

16 mars 1953. Déclaration à la préfecture d'Orléans. **Les Castors bleus d'Orléans.** But: coordonner l'activité des castors. Siège social: caserne Jeanne-d'Arc, compagnie républicaine de sécurité 51, Orléans.

MODIFICATIONS

19 janvier 1953. Déclaration à la préfecture de police. Le **Groupement national de défense des vins de grande consommation** transfère son siège social du 48, boulevard des Batignolles, au 3, rue Godot-de-Mauroy, Paris.

24 janvier 1953. Déclaration à la préfecture de police. L'**Association amicale des anciens apprentis de la région Ouest (A. A. A. A. R. O.)** apporte des modifications dans la composition du bureau et aux statuts et ajoute à son but: organisation facultative dans chaque centre de réunions récréatives et instructives, de fêtes artistiques ou sportives, sorties touristiques, cours ou conférences éducatifs ou professionnels, sans but lucratif. Siège social: 52, boulevard de Douaumont, Paris.

23 février 1953. Déclaration à la sous-préfecture de Mortagne. **Le Foyer des jeunes de Bretoncelles** modifie ses statuts et ajoute à son but: éducation populaire, jeux sportifs, bibliothèque, séances récréatives, cinématographiques, excursions. Siège social: salle paroissiale, Bretoncelles.

2 mars 1953. Déclaration à la préfecture de police. L'**Association française de pédagogie curative** transfère son siège social du 52, rue de l'Assomption, au 212, boulevard Pereire, Paris.

11 mars 1953. Déclaration à la préfecture de la Loire. **Amicale des sous-officiers de réserve du canton de Saint-Chamond.** Modification à son conseil d'administration et à ses statuts. But: maintenir et exalter chez les gradés de la réserve le sentiment du devoir national, patriotique et social. Transfert du siège social du 2, place de la Liberté, Saint-Chamond, au 42, rue de la République, Saint-Chamond.

13 mars 1953. Déclaration à la préfecture de police. L'Union des fabricants d'appareils de chauffage domestique change son titre qui devient **Union des fabricants d'appareils de chauffage et de cuisine domestiques** et modifie ses statuts. Siège social: 2, rue de Bassano, Paris.

14 mars 1953. Déclaration à la préfecture de police. L'**Union sociale et professionnelle des secrétaires comptables de la Banque de France** transfère son siège social du 31, rue Bayen, Paris, au 39, rue Croix-des-Petits-Champs, Paris.

14 mars 1953. Déclaration à la préfecture de la Dordogne. **La Lecture en Dordogne** modifie ses statuts et la composition de son bureau. But: développer la lecture dans le département. Siège social: 20, cours Tourny, à la bibliothèque municipale, Périgueux.

16 mars 1953. Déclaration à la préfecture de Toulouse. L'**Union sportive Ausonia** transfère son siège social du 6, rue Lakanal, au 23, rue Louis-Deffès, Toulouse.

17 mars 1953. Déclaration à la préfecture de police. L'Union chorale des aveugles de Saint-Mandé change de titre et devient **Union chorale Louis-Braille.** Siège social: 7, rue Mongenot, Saint-Mandé.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.